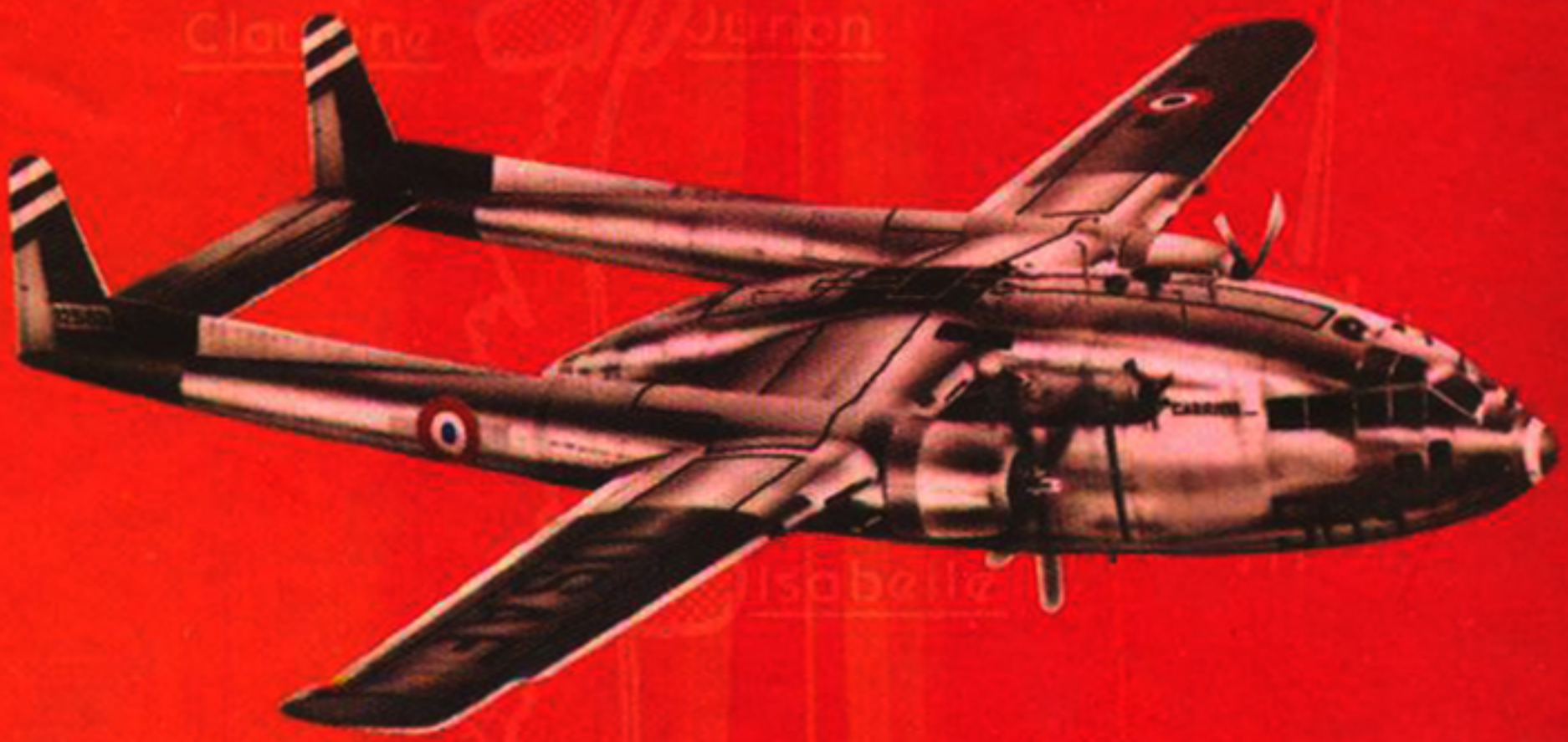
MARC BERTIN

MÁY BAY MỸ TRÊN VÙNG TRỜI ĐIỆN BIÊN PHỦ



NHÀ XUẤT BẢN CÔNG AN NHÂN DÂN

MÁY BAY MỸ
TRÊN VÙNG TRỜI ĐIỆN BIÊN PHỦ

CHÀO MỪNG 50 NĂM
CHIẾN THẮNG ĐIỆN BIÊN PHỦ

N(522) · 23/1523-CXB
CAND-2004

MARC BERTIN

MÁY BAY MỸ
TRÊN VÙNG TRỜI ĐIỆN BIÊN PHỦ

Người dịch: LÊ KIM

THƯ VIỆN TỈNH ĐIỆN BIÊN
KHO ĐỊA CHÍ
1149

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG AN NHÂN DÂN
VÀ CÔNG TY VĂN HÓA PHƯƠNG NAM
PHỐI HỢP THỰC HIỆN

LỜI GIỚI THIỆU

Packet sur Diên Biên Phu - La vie quotidienne d'un pilote de transport. (Máy bay Packet trên vùng trời Điện Biên Phủ - Cuộc sống hàng ngày của một phi công lái máy bay vận tải) là tên cuốn hồi ký của đại tá không quân Pháp Marc Bertin, được xuất bản năm 1991.

Trong chiến dịch Điện Biên Phủ, Marc Bertin là trung úy phi công, lái máy bay vận tải hạng nặng C119 do Mỹ chế tạo, làm nhiệm vụ thả dù và chở hàng tiếp tế cho quân đội viễn chinh Pháp đóng tại thung lũng lòng chảo Điện Biên Phủ, từ ngày 20 tháng 11 năm 1953 là khi Pháp bắt đầu nhảy dù chiếm đóng cánh đồng Mường Thanh cho tới ngày 7 tháng 5 năm 1954 khi quân Pháp ở đây hoàn toàn thất bại.

Sau khi nghỉ hưu, Marc Bertin đã dành thời gian hồi tưởng lại những kỷ niệm cũ trên chiến trường Việt Nam và viết cuốn sách nhằm tưởng nhớ tới "15.148 chiến binh Pháp đã chiến đấu trong hỏa ngục Điện Biên Phủ", tưởng nhớ tới "đại

tá không quân Soulat, đội trưởng đội máy bay C119", tưởng nhớ tới "các nhân viên phi hành đã tận tụy hỗ trợ cho các hoạt động", đồng thời còn để "tặng cho người vợ là nguồn an ủi, động viên" và tặng các con "để chúng thêm hiểu biết".

Trong lời đề tựa, đại tướng không quân Pháp François Maurin, Chủ tịch Hội cựu chiến binh không quân vận tải Pháp nhận xét, đây là một cuốn sách được viết bằng ngòi bút giản dị và khách quan của một nhân chứng lịch sử. Truyện kể của ông là một trong những dẫn chứng về sự tham gia của không quân ở Điện Biên Phủ, cho tới nay vẫn hiếm được công bố.

Do đầu đề cuốn sách quá dài, bản dịch tiếng Việt thu gọn lại trong tên sách: ***Máy bay Mỹ trên vùng trời Điện Biên Phủ.***

Xin trân trọng giới thiệu cùng bạn đọc.

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG AN NHÂN DÂN

LỜI TÁC GIẢ

Buổi tối ngày 7 tháng 5 tại Điện Biên Phủ, một sự yên lặng lạ lùng xuất hiện sau những trận đánh dữ dội, náo động. Chỉ còn một cụm cứ điểm mang tên Isabelle cách sở chỉ huy của tướng De Castries vài kilômét về phía Nam, dưới sự chỉ huy của đại tá Lalande, là đang cố đẩy lùi cuộc tiến công quyết liệt của Việt Minh, những người đang nắm phần thắng. Cuộc cầm cự kéo dài tới gần 1 giờ sáng ngày 8 tháng 5 thì kết thúc.

Điện Biên Phủ sụp đổ báo trước sự cáo chung của cuộc phiêu lưu quân sự trong chiến tranh thuộc địa, tạo một bước ngoặt trong quan hệ giữa các nước gọi là văn minh với các dân tộc bị đặt dưới sự bảo hộ của họ.

Tuy nhiên, trong lúc này, các chiến binh ở Điện Biên Phủ vẫn chưa có đủ thời gian rảnh rỗi để ước lượng tầm vóc của toàn bộ cuộc chơi trong trận đánh.

Những binh lính trong các chiến hào thung lũng lòng chảo đã tiến hành một cuộc đấu tranh

quyết liệt. Bị bao vây, bị kẹp chặt trong những gọng kìm, họ chỉ có thể sống và chiến đấu nhờ tuyến vận tải tiếp tế hậu cần do không quân đảm nhiệm. Vai trò của lực lượng máy bay vận tải trong cuộc chiến ở Điện Biên Phủ là thiết yếu. Vậy mà, đã xảy ra rất nhiều trường hợp các phương tiện của cơ cấu tổ chức không đủ để đảm đương nhiệm vụ. Sự yếu kém của lực lượng máy bay vận tải trong một đất nước mà giao thông vận chuyển đường bộ cũng tỏ ra cực kỳ chậm chạp, rất dễ bị phá hoại, hoạt động quân sự mặt đất phải gắn liền với chuyển vận đường không, đã là mối quan tâm của Tổng tư lệnh các lực lượng vũ trang của Pháp tại Đông Dương. Vì vậy, ngay từ đầu năm 1953, Bộ tổng tư lệnh đã đề nghị Mỹ giúp đỡ và đã được các nhân vật cấp cao của Mỹ chấp nhận cho Pháp được sử dụng vài chiếc máy bay vận tải cỡ lớn, được gọi là Flying Box Car nghĩa là "xe ôtô ca bay" do các nhân viên phi hành Mỹ điều khiển bên cạnh các quân nhân Pháp.

Thoạt đầu, mới chỉ là một sự giúp đỡ hạn chế, tạm thời, khiêm tốn. Nhưng sau đó, trước những yêu cầu thực tế ngày càng to lớn, nó đã trở thành một sự đỡ đầu có tính chất chiến đấu. Đến thời kỳ xảy ra cuộc chiến tại Điện Biên Phủ thì sự giúp đỡ này đã vượt quá rất nhiều khuôn khổ một đội máy bay vận tải, có lúc lên tới 29 máy bay vận tải cỡ lớn với 22 kíp phi hành. Đó là khởi đầu sự tham gia của máy bay Mỹ C119 cho tới khi kết

thúc cuộc chiến tranh của lực lượng viễn chinh Pháp tại Viễn Đông.

Đội máy bay vận tải cỡ lớn C119 Packet chỉ tồn tại trong thời gian diễn ra chiến dịch ở Điện Biên Phủ, là đơn vị không có truyền thống, không để lại một ghi chép nào trong lịch sử, nằm trong lực lượng không quân vận tải của Pháp như một thực thể non yếu của kiếp phù du, lai tạp, số phận chỉ dành nó sự cho quên lãng.

Để những kỷ niệm về một mảng hoạt động quân sự đặc biệt khỏi tan biến hết, tôi quyết định ghi lại nhật ký hoạt động của đội máy bay vận tải C119 Packet, mặc dù những mẩu chuyện mà tôi có thể thu lượm được không nhiều, những hoạt động cá nhân hòa trong những hoạt động liên quan của tập thể. Sau khi suy nghĩ, tôi đã nối lại công việc bị bỏ dở dang vài năm và đã cố sưu tầm nghiên cứu để có được một công trình đầy đủ hơn về mặt tư liệu. Tuy nhiên, dù tham vọng như vậy, cuốn sách này vẫn chỉ có tính chất cá nhân[1].

Những câu chuyện dưới đây chỉ mang một đặc thù của sự cam kết (lái máy bay vận tải), không thể làm quên được, dù trong chốc lát, cuộc sống của những lính dù, lính lê dương, lính thuộc

---

[1] *Nguyên văn tên sách: "Packet sur Diên Biên Phu. La vie quotidienne d'un pilote de transport": Máy bay Packet trên vùng trời Điện Biên Phủ. Cuộc sống hàng ngày của một phi công lái máy bay vận tải.*

địa, lính bộ binh, công binh, kỵ binh, pháo binh, những sĩ quan, hạ sĩ quan, lính thường, tất cả những con người cùng trong một chiến thuyền của máu, lửa, sắt thép, những người còn sống sót giữa những thây ma, không hy vọng được một người nào tới thay thế, không có một sự giải thoát nào ngoài cái chết hoặc những trại tù binh của Việt Minh.

MARC BERTIN

NGÀY "N"

Tình hình chung: sau cuộc hành quân của Pháp mang tên Mouette hồi tháng 10 năm 1953 đánh vào vùng Tây Nam xứ Bắc Kỳ, tướng Giáp hình như đã từ bỏ ý định tiến đánh vùng châu thổ, nhưng điều động sư đoàn 316 về phía Lai Châu. Bộ tư lệnh Pháp quyết định chặn đường tiến quân của địch.

Hà Nội, thứ sáu, ngày 20 tháng 11 năm 1953.

8 giờ 10 phút (theo giờ địa phương) chiếc máy bay của Tổng chỉ đạo[1] dậu ở đường băng cất cánh, dẫn đầu năm chiếc máy bay Dakota khác. Những động tác kiểm tra cuối cùng đã hoàn tất, ông liếc mắt nhìn chiếc đồng hồ đeo tay của trọng tài thi đấu thể thao: 8 giờ 14 phút 50 giây. Tổng chỉ đạo từ từ đẩy cần "ga" và đến 8 giờ 15 phút thì nhả phanh. Chiếc máy bay chở nặng rùng mình tiến

---

[1] *Leader General: Tổng chỉ đạo là chức danh của không quân Pháp về người chỉ huy một đợt bay gồm nhiều máy bay.*

trên đường băng, mang theo hai mươi nhăm lính dù ngồi ở hai hàng ghế dọc theo hai bên sườn khoang máy bay.

Ba mươi giây sau đến lượt chiếc máy bay thứ hai cất cánh và cứ tuần tự ba mươi giây đồng hồ một lượt, sáu mươi nhăm chiếc máy bay bố trí theo hai đợt, lần lượt cất cánh từ các sân bay Gia Lâm và Bạch Mai ở gần Hà Nội. Lực lượng không quân vận tải Pháp bắt đầu ghi một trang mới trong cuốn sử của mình.

Những đội phi hành được lệnh cấm trại phải nằm trong phòng từ hôm trước được lệnh báo thức từ 4 giờ sáng. Một lát sau họ tập trung tại phòng hội ý tình hình. Dạ dày đã lèn chặt khẩu phần ăn dã chiến, họ không ít xao xuyến khi chờ đợi những mệnh lệnh. Từ vài ngày trước, khi nhiều máy bay tập trung tại các căn cứ vùng châu thổ và hầu như hoàn toàn cắt đứt nhịp độ bay hàng ngày đã khiến cho họ đoán trước một hoạt động quân sự quy mô lớn sắp tiến hành trên không.

5 giờ 50 phút, bắt đầu phổ biến nhiệm vụ. Mục đích cuộc hành quân là chiếm đóng Điện Biên Phủ, một căn cứ đã rút bỏ từ năm 1952 mà không trải qua chiến đấu để thay bằng Nà Sản, một tập đoàn cứ điểm có nhiệm vụ chặn đường tiến công của Việt Minh sang Lào, đồng thời làm cho Việt Minh bị mất nguồn lúa gạo trong vùng và cuối cùng nhằm bảo vệ xứ Thái về mặt chính trị. Điện Biên Phủ cách Hà Nội ba trăm kilômét về phía

Tây và cách Hải Phòng bốn trăm mười kilômét theo đường chim bay. Bộ tư lệnh dự định tiến hành một cuộc vận động chiến.

Phải chăng cũng vẫn bộ tư lệnh này đã từng thừa nhận tính chất hữu ích của căn cứ Nà Sản nhưng đến ngày 12 tháng 8 vừa qua đã lại rút bỏ Nà Sản. Chính những đội phi hành có mặt tại đây đã may mắn thực hiện được cuộc rút quân bằng đường không ngay trước mũi Việt Minh. Cũng vẫn chính họ hôm đó đã được nghe giải thích, chính sách xây dựng các tập đoàn cứ điểm phòng ngự ở Đông Dương đã chết rồi, thì nay lại phục hồi.

Sau khi một sĩ quan quân báo trình bày ngắn gọn tình hình đại cương và mục đích cuộc hành quân đổ bộ đường không là một loạt mệnh lệnh chiến đấu, nhiệm vụ chính xác được phổ biến.

Cuộc hành quân đổ bộ đường không được đặt dưới sự chỉ huy của tướng Dechaux, tư lệnh binh đoàn không quân chiến thuật miền Bắc; đại tá Nicot, tư lệnh phân binh đoàn vận tải quân sự Viễn Đông với mật danh Texas.

Lực lượng không quân tập trung tại Bạch Mai có ba mươi ba máy bay tổ chức thành ba đại đội, mỗi đại đội gồm ba trung đội và một đại đội gồm hai trung đội. Lực lượng này được chỉ huy bởi tư lệnh đoàn Franche Comté là thiếu tá Fourcault, mật danh là "Thủ lĩnh màu vàng". Ông cũng là chỉ huy sân bay Bạch Mai. Đội máy bay thứ hai tại

Gia Lâm gồm ba mươi hai máy bay, tổ chức thành ba đại đội, mỗi đại đội gồm ba trung đội và một đại đội có hai trung đội, mỗi trung đội được chuyển vận trên hai máy bay. Đội này mang mật danh Béarn, đặt dưới sự chỉ huy của thiếu tá Martinet, mật danh là "Thủ lĩnh màu đỏ". Chỉ huy sân bay Gia Lâm là trung tá Descaves.

Khoảng cách cất cánh cho mỗi máy bay là ba mươi giây, trong khi bay mỗi trung đội cách nhau mười giây, mỗi đại đội cách nhau một phút. Hai đợt bay do hai "thủ lĩnh" chỉ huy cách nhau tám phút, tức là chiếc máy bay của trung đội cuối cùng của đợt thứ nhất cách chiếc máy bay đầu tiên của đợt thứ hai bốn phút bốn mươi giây. Sau khi cất cánh, mỗi máy bay đều phải bay theo một đường thẳng tính đến từng giây, trước khi bắt đầu vòng rẽ đầu tiên.

Kỷ luật thông tin vô tuyến rất nghiêm ngặt. Ngay sau khi cất cánh, các nhân viên phi hành đều phải thường xuyên theo dõi đài vô tuyến theo tần số 118.1 kênh F112.68 đặt dưới sự điều khiển của "Thủ lĩnh màu vàng".

Buổi phổ biến nhiệm vụ kết thúc bằng việc chỉnh lại các đồng hồ cho thật khớp từng giây.

Đúng 7 giờ, các nhân viên phi hành ngồi trong khoang lái. Giờ cất cánh được ấn định vào lúc 7 giờ 45 phút. Lính dù đã đứng đợi từ lâu ở phía sau những chiếc máy bay Dakota, vũ khí buộc chặt bên người. Được lệnh, họ bước lên máy bay rất

nhanh. Chưa đầy năm phút. hơn một nghìn sáu trăm lính dù đã ngồi yên trong khoang.

Qua ra-đa F. trưởng phi cơ là trung úy Bertin yên tâm vì mọi việc đã diễn ra tốt đẹp. Ông muốn tỏ ra lạnh lùng nghiêm nghị nhưng vẫn không giấu nổi vẻ xúc động khi thấy tất cả mọi cặp mắt đều hướng về mình.

Một lính dù trẻ tuổi. nom như một chú bé vừa mới đến tuổi trưởng thành. hỏi:

- Thưa trung úy. có xa không?

- Hai giờ bay. Nhảy xuống Điện Biên Phủ. Bãi Natacha.

- Liệu có phải choảng nhau không?

- Chắc chắn rồi!

Trung úy nhìn kỹ đám lính trẻ. những chàng trai đã buộc chặt dây nịt. xiết chặt thắt lưng. mặc bộ đồ loang lổ kỳ dị. cổ hình như rụt xuống vì chiếc mũ sắt nặng trên đầu. Từng người lính này có bí mật gì trong tâm khảm. Trên danh sách. mỗi người lính dù nặng một trăm mười kilô kể cả vũ khí. hành trang. Nhưng trên thực tế. nếu có ai nhìn kỹ lên bàn cân sẽ thấy lên tới một trăm hai mươi kilô. Riêng bộ dồ nhảy dù cũng có rất nhiều thứ: dù nhảy đeo ở lưng. dù dự bị đeo ở bụng. vũ khí. đạn dược. dồ hộp khẩu phần dã chiến. túi cứu thương. tất cả những vật dụng hằng ngày. và chắc chắn có cả một chiếc máy anh cùng niềm mơ ước được chụp hình gửi từ đất nước hãi hùng này tới những nơi cách xa mười hai hoặc mười ba nghìn kilômét.

Từ lúc mặt trời mọc, chiếc máy bay C47 PC F-RAFK chở ban chỉ huy cuộc hành quân đổ bộ đường không, một chiếc máy bay đầy đủ tiện nghi phục vụ cho việc ra lệnh, trong đó có đại tá Nicot và ba vị tướng[1] đã lượn vòng trên vùng trời Điện Biên Phủ. Trong buổi rạng đông ngày hôm nay, nhiệt độ xuống thấp kéo theo tầng mây trần bao phủ khắp vùng thượng du.

May mắn thay, mặt trời mọc cùng với hơi nóng ban ngày đã xua tan mây thấp như dự báo, mặc dù bộ tư lệnh hành quân không tin lắm.

Sau hai giờ bay trên nền đám mây đang tan vỡ dưới ánh nắng mặt trời, các máy bay thả dù đã tới mục tiêu, tỏa rộng trên vùng trời Điện Biên Phủ, dưới cánh máy bay xuất hiện hàng trăm vòng hoa màu trắng và kaki, khép lại khi lính dù chạm đất.

Rất nhanh chóng, bãi nhảy mang tên Natacha đầy nhung nhúc lính dù. Họ phải vất vả lắm mới tập hợp lại được theo từng đơn vị, mặc dù đã có tín hiệu bằng khói màu.

Bãi nhảy là một địa điểm tốt, cách một bản người Thái khoảng hai trăm mét về phía Tây Bắc,

---

[1] *Đó là tướng Bodet phó tổng tư lệnh; tướng Dechaux tư lệnh binh đoàn không quân chiến thuật miền Bắc; tướng Gilles tư lệnh binh chủng dù. Chiếc máy bay này cất cánh từ 4 giờ 30 phút, bay trên vùng trời Điện Biên Phủ, khi quan sát thấy thời tiết tốt mới lệnh cho máy bay chở quân dù từ Hà Nội xuất phát.*

chiều dài 1.300 mét, chiều rộng 450 mét, góc thả 345°. Với bãi này có thể thả toàn bộ một trung đội dù trên ba chiếc máy bay, mỗi chiếc thả toàn bộ một tiểu đội. Thời gian nhảy là hai mươi nhăm giây. Chung quanh bãi nhảy không vướng vật cản, trừ một dòng suối nhỏ chạy ngang làm lính dù bị ướt chân.

Tuy nhiên, việc nhảy dù đã không được dễ dàng lắm. Những trung đội được chuyển vận bằng ba máy bay thường khó nhảy xuống hết như những trung đội chở gọn trong hai máy bay, nhất là phải nhảy xuống hết trong khoảng thời gian tốc độ bay cho phép, nếu chậm sẽ rơi ra ngoài bãi. Độ cao để nhảy dù đã được ấn định là 6.500 feet[1]. Nhưng đã không được giữ đúng vì trời chưa hoàn toàn quang mây. Những trung đội nhảy sau vì vậy phải giữ vững độ cao để khỏi đụng vào những máy bay phía trước, nhiều khi máy bay đã xuống thấp lại phải vọt lên.

Nhiều trung đội, do vậy đã phải tạm rời bỏ đội hình, máy bay phải vòng ra xa rồi mới quay lại thả dù đợt sau. Trường hợp này đã rơi vào đúng chiếc máy bay chở trung đội 17 do tôi chỉ đạo việc nhảy dù. Nhìn chung, những tiểu đoàn dù đầu tiên đều không nhảy được ngay trong đợt đầu.

Sau khi đã thả dù, máy bay quay trở lại căn cứ xuất phát. Máy bay vừa hạ cánh, nhân viên phi

---

[1] *1 feet = 0.305 mét.*

1149
THƯ VIỆN TỈNH ĐIỆN BIÊN
KHO ĐỊA CHÍ

hành đã bị giữ lại ngay dưới cánh máy bay. Họ được lệnh chuẩn bị bay ngay chuyến thứ hai lên Điện Biên Phủ. Máy bay lại được bơm đầy chất đốt. Lính dù lại được đưa tới cùng với những chiếc xe chở bánh mì kẹp thịt và nước uống. Mệnh lệnh lại được phổ biến.

Từ đó trở đi, bắt đầu một chiếc cầu hàng không theo nhịp độ lúc nhiều, lúc ít máy bay nhưng không lúc nào ngừng trong suốt thời gian 170 ngày. Phần lớn các máy bay vận tải quân sự của Pháp đậu tại các căn cứ không quân ở Viễn Đông đều huy động vào việc thành lập chiếc cầu hàng không nối liền Hà Nội-Điện Biên Phủ này. Vậy mà, trong những ngày đầu, các phương tiện này rất yếu.

Phân binh đoàn vận tải đường không trong lực lượng không quân chỉ có 69 chiếc máy bay Dakota C47 và 5 chiếc C119 Packet. Trong số 92 đội phi hành chỉ có 79 đội sẵn sàng hoạt động được ngay. Họ được phân phối thành ba đội: đội Anjou 2/61 còn gọi là đội "Chúa tể" đóng tại Tân Sơn Nhất gần Sài Gòn: đội Béarn 1/64 còn gọi là đội "Đầu bò" vì trên phù hiệu có hình một con bò cái đeo chuông. đóng ở Nha Trang: đội Franche Comté 2/62 còn gọi là đội "Sói con" đóng tại Bạch Mai. Hà Nội.

Riêng đội máy bay 5 chiếc C119 Packet dùng chung sân bay Cát Bi gần Hải Phòng. giữa một "hạm đội đường không" bao gồm các máy bay quan

sát Criquet, máy bay của hải quân Privateer, máy bay khu trục Bearcat, máy bay ném bom B.26.

Cuối cùng phải tính đến một đội máy bay nữa đang thành lập. Đó là đội mang tên Sénégal có biểu tượng một đầu người da đen, dự kiến sẵn sàng hoạt động chiến đấu vào tháng 2 năm 1954. Đội máy bay này đặt dưới sự chỉ huy của thiếu tá Saint Marc.

Mỗi đội máy bay đều có tinh thần gắn bó với người chỉ huy. Trong các đội và giữa các đội với nhau nổi lên một tinh thần thi đua lành mạnh, đội nào cũng tự hào về tên gọi và biểu tượng mang tính truyền thống của mình. Những máy bay thuộc từng đội đều sơn một màu tượng trưng ở mũi: màu xanh lơ là đội Anjou, màu đỏ là đội Béarn, màu xanh lá cây là đội Franche Comté, màu vàng là đội Sénégal.

Với đội máy bay C119 có những kíp phi hành hỗn hợp giữa người Pháp được điều động từ các đơn vị không quân vận tải tới và những người Mỹ, một đội máy bay không có cơ cấu tổ chức về mặt pháp lý, chỉ nảy sinh trong kế hoạch tạm thời, không có truyền thống, không có tương lai, nhưng được đặt dưới sự chỉ huy của đại úy Soulat, một nhân vật xuất sắc, đã nhanh chóng biết tìm ra một ý thức phối hợp và sức mạnh tinh thần cần thiết để hoàn thành nhiệm vụ. Cũng cần nói thêm, đội máy bay này đã có một sự nâng đỡ, đó là niềm tự hào được phục vụ trong tình huống khác thường và

trong những điều kiện tưởng chừng như không thể nào có khả năng thực hiện được.

Bên cạnh những máy bay vận tải quân sự nói trên còn có thêm những máy bay vận tải dân dụng phải thuê rất tốn kém và chỉ có khả năng sử dụng rất hạn chế. Số máy bay này chỉ chở tới Điện Biên Phủ được một phần tư tổng số tấn hàng được chuyển vận.

Hạm đội vận tải đường không của Pháp không chỉ đảm bảo việc tiếp tế hậu cần cho một mình Điện Biên Phủ trong danh từ quy ước gọi là "phục vụ cho cuộc hành quân mang tên Castor", mà còn phải phục vụ nhu cầu cho các lực lượng tham gia hành quân chiến đấu trên toàn lãnh thổ Đông Dương, từ Bắc Kỳ đến Nam Kỳ, qua Trung Kỳ và Lào. Hạm đội vận tải đường không này còn tham gia sáu chiến dịch khác trong đó có chiến dịch Atlante ở miền trung Trung Kỳ là chiến dịch mở màn, cho tới những trận đánh cuối cùng dẫn đến sự sụp đổ của Điện Biên Phủ.

Sau khi các máy bay vận tải quân sự đã thực hiện được cuộc biểu diễn đồ sộ vào buổi sáng ngày 20 tháng 11 năm 1953 trên vùng trời Điện Biên Phủ, đến buổi chiều hôm đó vẫn những chiếc máy bay này lại tiếp tục bay đi phục vụ cuộc hành quân Castor. Để thả hết số lính dù trong khoang xuống bãi nhảy, những chiếc Dakota phải bay qua bay lại nhiều lần trên khu vực thả dù. Thông thường, để hoàn thành nhiệm vụ, mỗi máy bay

phải bay trên bãi thả từ mười hai đến mười lăm lần. tùy thuộc vào số lính dù chở trong khoang và sự thành thạo của từng người lính đã được huấn luyện nhảy dù. cùng với những động tác đẩy các kiện hàng ra cửa máy bay khi máy bay đang trong tránh bay lượn.

Nếu có một nhà quan sát đứng trên vòm trời cao nhìn xuống thì các máy bay C47 nom như một đàn ruồi bay trong một cái liền bằng thủy tinh. Mỗi chiếc máy bay lượn vòng trên bãi nhảy theo một quỹ đạo đã ấn định. Lính dù và vật liệu được thả xuống bãi mỗi lúc một nhiều theo nhịp độ những chuyến bay từ Hà Nội tới. Đôi khi. máy bay chỉ huy phải lệnh cho những chiếc máy bay ở những tốp cuối chờ đợi. có nghĩa là những chiếc máy bay này cứ phải lượn vòng tròn trên địa điểm đã định. Cảnh tượng y hệt những guồng nước.

Những binh sĩ bị thương đầu tiên được đưa về Hà Nội bằng hai chiếc máy bay Dakota đậu sẵn ở sân bay Lai Châu cách Điện Biên Phủ chín mươi kilômét về phía Bắc-Tây-Bắc.

Ngày hôm sau. 21 tháng 11 năm 1953. trên vùng trời Điện Biên Phủ xuất hiện hai chiếc máy bay Packet C119. Đại úy Soulat lái chiếc đầu. Trung úy Magnat lái chiếc thứ hai. Chiếc máy bay do Soulat cầm lái có chở theo một máy ủi đất nặng bay tấn cần phải thả xuống để sửa lại sân bay Điện Biên Phủ. Chiếc của Magnat chở lưỡi xẻng xúc đất của máy ủi. khi thả xuống sẽ lắp vào xe ủi.

Đại úy Soulat đã cẩn thận gấp ngàn lần những chuyến bay thông thường, cố thận trọng không để cho chiếc máy ủi nặng nề bất ngờ văng ra ngoài khoang.

Máy bay đã tới điểm thẳng đứng với hình chữ "T" ghi rõ trên bãi thả dù. Soulat giảm tốc độ, ghếch mũi chiếc máy bay chở nặng lên một chút. Chiếc xe ủi đất từ từ lăn nhẹ nhàng trên những con lăn đặt trong khoang chứa, lọt qua cửa mở rộng phía đuôi máy bay, rơi vào khoảng không. Những chiếc dù đỡ đã tự động mở nhưng những giá treo bị gãy làm cho chiếc máy ủi rơi tự do như một con quái vật xuống dưới đất. Qua ống nghe vang lên một tiếng giễu cợt của ai đó:

- Này! Đừng cúi xuống. Nó nẩy bật lên đấy!

Chuyến bay thả dù máy ủi đất đành phải làm lại thay bằng chiếc khác. Việc đó rất cần thiết vì tập đoàn cứ điểm cần phải có một sân bay có thể sử dụng cho máy bay Dakota hạ cánh. Vấn đề này quả thật là điều kiện quyết định để bình thường hóa nhiệm vụ vận tải bề bộn của phân binh đoàn vận tải quân sự đường không.

Như một guồng nước, những chiếc Dakota C47 tuần tự trút các kiện hàng xuống bãi theo đường bay vòng tròn. Có một thùng đạn rơi ngay trước mũi một con trâu đang gặm cỏ. Con trâu bất ngờ bị chiếc dù chùm lên đầu. Nó hoảng hốt vùng lên chạy giữa đồng cỏ như biểu diễn một cuộc chạy đua nước rút.

Cho tới ngày thứ ba, vận tải đường không đã thả xuống Điện Biên Phủ sáu tiểu đoàn lính dù, các thiết bị pháo binh, công binh, một trạm xá quân y giải phẫu và hai trăm tấn vật liệu tiếp tế.

Ngày thứ hai 23 tháng 11, đại úy Soulat hoàn thành thắng lợi việc tha dù chiếc xe ủi đất thứ hai, thay thế cho chiếc bị rơi vỡ trong lần trước.

Những chiếc máy bay C119 từ nay đã hoạt động bên cạnh những chiếc máy bay C47 trên vùng trời thung lũng lòng chao. Nhưng, C119 là loại máy bay như thế nào?

NGUỒN GỐC CỦA MÁY BAY C119

Do lực lượng không quân Pháp quá yếu kém, nhu cầu tiếp tế, tiếp viện lại tăng, buộc Bộ tư lệnh không quân Pháp phải nhờ Mỹ giúp đỡ.

Từ tháng 4 năm 1953, khi Việt Minh tiến đánh các vị trí của Pháp ở Bắc Lào, vấn đề vận tải đường không một lần nữa lại được đặt ra trong chương trình nghị sự. Những phương tiện vận chuyển ở Đông Dương không đáp ứng được những nhu cầu đòi hỏi và Bộ tổng tham mưu quân đội Pháp đặt trụ sở tại Paris cũng không có khả năng tăng thêm các phương tiện này.

Tình hình đó đã khiến các lực lượng hải, lục, không quân ở Đông Dương phải trực tiếp gặp các quan chức cấp cao của Mỹ ở khu vực Thái Bình Dương, nhất là tiếp xúc với tướng Clark và đô đốc Radford, mà không qua Bộ tư lệnh không quân hoặc phái đoàn viện trợ quân sự Mỹ, gọi tắt là MAAG[1], đặt trụ sở tại Sài Gòn.

---

[1] *MAAG: Military Advisory Assistance Group.*

Tướng Salan đã nhận được sự thỏa thuận của Mỹ. cho Pháp mượn một số máy bay vận tải hạng nặng C119. còn gọi là "những chiếc xe ôtô ca bay" hoặc Fairchil Packet.

Ngày 4 tháng 5 năm 1953. đội máy bay đầu tiên gồm sáu chiếc C119 thuộc sư đoàn không quân 315 của Mỹ do tướng Mỹ Mac Carty làm tư lệnh trưởng. được điều động tới Đông Dương. Đội máy bay này lúc đầu đậu ở Đà Nẵng. sau đó chuyển về Cát Bi. Mỗi chiếc máy bay có tiềm năng hoạt động được hai trăm giờ.

Việc sửa chữa, bảo dưỡng loại máy bay này rất phức tạp. việc sử dụng phải do một đội ngũ người Mỹ gồm các phi công. thợ máy. sĩ quan phụ trách thả dù đảm nhiệm. dưới sự chỉ huy của thiếu tá Taylor. Các nhân viên phi hành không thuộc lực lượng không quán Mỹ mà đều là người của công ty tư nhân Mỹ đặt trụ sở tại Đài Loan, lấy tên là Công ty vận tải dân dụng đường không[1] do thiếu tướng Mỹ Claire Lee Chennault đã nghỉ hưu làm giám đốc.

---

[1] *Công ty hang không tư nhân của tướng Claire Chennaul được thành lập từ năm 1937 sau khi Nhật Bản tiến hanh vụ xung đột ở Lư Cầu Kiều, phát động cuộc chiến tranh xâm lược Trung Quốc. Trên thực tế, đây là lực lượng không quân Mỹ tới giup Tưởng Giới Thạnh, nhưng núp dưới danh nghĩa tư nhân vì thời kỳ đo Mỹ đang có quan hệ ngoại giao bình thường với Nhật Bản. Năm 1949. chế độ Quốc dân Đảng sụp đổ trên lục địa. Tưởng Giới Thạch chạy sang Đài Loan. công ty này cũng chuyển trụ sở từ Côn Minh tới Đài Bắc - ND.*

Phán binh đoàn vận tải quân sự đường không đã cử ra những đội phi hành biết nói tiếng Anh cho số máy bay C119 vừa tiếp nhận. mỗi máy bay một đội. gồm: một phi công cùng lái với đồng nghiệp người Mỹ. một hoa tiêu dẫn đường. một hiệu thính viên vô tuyến và một thợ máy hàng không.

Cùng trong lúc đó, tại Pháp có mười hai đội phi hành tuyển lựa trong cơ quan liên lạc đường không liên bộ đặt trụ sở tại Villacoublay theo học một khóa huấn luyện về C119 tại trụ sở Đội hàng không số 317 chở quân của Mỹ đặt tại Neubiberg trên đất Đức. Lớp tập huấn này có bốn khóa, mỗi khóa hai tuần. Khóa thứ nhất bắt đầu ngày 4 tháng 5 năm 1953 với các nhân viên phi hành của đại úy Depardon, trung úy Courrèges, trung úy Magnat. Ba đội phi hành này là lực lượng dự trữ bổ sung, lập thành một lực lượng tăng viện tạm thời cho Đông Dương.

Ngày 11 tháng 5 tiến hành khóa tập huấn thứ hai cho ba đội phi hành của đại úy Mallia, đại úy Rols, trung úy Oustric.

Hai khóa tiếp theo được tổ chức cách nhau tám ngày. Khóa khai mạc ngày 18 tháng 5 có các đội phi hành của các trung úy Bertin, Clément, Coudon, Perrier, Marchal, Flachard. Khóa cuối cùng được tổ chức vào ngày 25 tháng 5 năm 1953.

Ngày 30 tháng 5, nhóm liên lạc đường không liên bộ từ Pháp đi máy bay DC4 hạ cánh xuống sân bay Sài Gòn, có ba đội phi hành đầu tiên đã được

thành lập tại Neubiberg trên đất Đức. Kíp phi hành này được biên chế vào đội Anjou tại Tân Sơn Nhất, sau đó chuyển ra Cát Bi. Đại úy Depardon, lúc đó đang phục vụ nhiệm kỳ thứ ba tại Viễn Đông, được cử làm chỉ huy trưởng. Ngày 7 tháng 6 năm 1953, đội bay bắt đầu thực hiện ngay nhiệm vụ, tình hình đang khẩn trương, không thể kéo dài.

Mười lăm ngày sau, Mallia, Oustric, Rols cũng tới nhận vị trí tại đội bay của mình. Các nhân viên phi hành người Mỹ lần lượt được thay thế, trước hết là những nhân viên trên máy bay và sau đó là những người bảo quản, bảo dưỡng máy bay ở mặt đất.

Các hoạt động quân sự mùa Xuân 1953 kết thúc. Những chiếc máy bay C119 phải trả về cho Mỹ. Sáu đội phi hành người Pháp lại chuyển sang điều khiển những chiếc máy bay C47 Dakota. Tuy nhiên, tướng Salan, Tổng tư lệnh quân đội Pháp tại Đông Dương đã đạt được thỏa thuận với các nhà chức trách Mỹ, những chiếc C119 này tuy đã trả lại cho Mỹ theo đúng giao kèo nhưng vẫn túc trực tại các căn cứ không quân của Mỹ ở Nhật Bản hoặc ở Philipin, khi cần kíp sẽ lại cho Pháp mượn ngay lập tức theo yêu cầu của Pháp.

Tháng 5 năm 1953, tướng Navarre tới Đông Dương thay tướng Salan, bắt đầu dự thảo những kế hoạch quân sự cho chiến dịch mùa Đông. Những nhu cầu vận chuyển trong dự án kế hoạch một lần nữa lại vượt quá số lượng các phương tiện

hiện có. Tướng Navarre lại phải yêu cầu Mỹ viện trợ theo như thỏa thuận mà người tiền nhiệm là tướng Salan đã đạt được với phía Mỹ.

Nếu Mỹ đã cam kết để dành mười hai máy bay C119 làm lực lượng dự trữ, sẵn sàng cho Pháp mượn ngay để sử dụng tại Đông Dương, cũng có nghĩa là Bộ tổng tham mưu Pháp phải có đủ mười hai đội phi hành sẵn sàng điều khiển mười hai chiếc C119 của Mỹ cho mượn.

Xuất phát từ đòi hỏi đó, cuối tháng 9 năm 1953, những đội bay được chỉ định điều khiển mười hai chiếc C119 phải qua một đợt kiểm tra bốn mươi tám giờ tại trụ sở đội máy bay chở quân (Troop Carrier số 483 của Mỹ đặt tại căn cứ không quân Clarkfield của Mỹ ở phía Bắc thủ đô Manila của Philippin). Sau đợt kiểm tra nhanh chóng này, các đội phi hành sẽ chứng minh năng lực của mình. Theo đề nghị của tướng Lauzin, tư lệnh lực lượng không quân Đông Dương, đến tháng 11 những đội phi hành mới của Pháp lại tới căn cứ không quân Mỹ để theo một khóa học đầy đủ về điều khiển máy bay C119. Như vậy là, lực lượng không quân vận tải của Pháp ở Viễn Đông có hai chục đội phi hành có khả năng kép, điều khiển được cả C47 và C119.

Khi có thời cơ, Bộ tư lệnh không quân Pháp ở Đông Dương có thể sử dụng rộng rãi đội ngũ phi hành này, hoặc trên máy bay C47, hoặc trên máy bay C119.

Thời cơ đó không phải chờ đợi lâu. Cuộc hành quân lớn Điện Biên Phủ do Tổng tư lệnh Navarre phê chuẩn bước vào hoạt động. Theo yêu cầu của tướng Navarre, Mỹ lại nhanh chóng cho Pháp mượn mười hai máy bay C119 mang số hiệu 136, 137, 152, 187, 191, 341, 351, 559, 565, 574, 577, 583. Tin về cơn bão ở Philippin được thông báo vài ngày trước khi ba chiếc C119 từ Manila hạ cánh xuống Cát Bi ngày 16 tháng 11 năm 1953. Tại đây, đội phi hành của đại úy Soulat đã đón đợi sẵn. Ngày 20 tháng 11, hai đội bay của trung úy Magnat và trung úy Oustric cũng có mặt tại Cát Bi.

Ngày 7 tháng 12 tại căn cứ không quân số 195 ở Hải Phòng có thêm tám đội bay nữa của đại úy Rols, đại úy Brit và các trung úy Bertin, Biswang, Clément, Coudon, Secrétant, Uhrig, tổng cộng tất cả là mười một đội bay.

Việc điều động phi công cho máy bay C119 đã gây khó khăn cho những đội bay C47 vốn chưa bao giờ có đầy đủ người lái. Thật vậy, việc điều khiển một chiếc Packet C119 đòi hỏi phải có hai phi công, trong khi loại Dakota C47 chỉ cần một. Như vậy là việc "trích quỹ" ra hai mươi hai phi công để lái mười một máy bay C119 đã làm xáo trộn một cách có ý nghĩa chương trình thực hiện các nhiệm vụ của lực lượng không quân vận tải.

Để khắc phục sự yếu kém của ngành không quân vận tải, chủ yếu do thiếu hụt nhân viên phi hành, Bộ tổng tham mưu đã hai lần phải có kế

hoạch đối phó. Đầu tiên là quyết định thành lập một đội máy bay vận tải thứ tư mang tên Sénégal. Từ cuối tháng 11 đến đầu tháng 12, mười lăm nhân viên phi hành đã từ chính quốc tới Đông Dương, sẵn sàng làm nhiệm vụ chiến đấu theo lệnh của các ban chỉ huy.

Từ Nam Kỳ đến Bắc Kỳ, từ Trung Kỳ đến Lào, lực lượng vận tải đường không của không quân Đông Dương đã có 62 đội bay cho C47 và 11 đội bay cho C119. Như vậy vẫn còn ít, cho nên lại đi đến quyết định thứ hai là mời các phi công dân sự người Mỹ tới lái thuê cho những chiếc máy bay C119 đi mượn.

Việc có thêm một đội máy bay C119 tại căn cứ không quân Hải Phòng cũng đẻ thêm nhiều vấn đề về bãi đỗ, nhà chứa, nhà kho, tiếp liệu và các điều kiện về ăn, ở cho các nhân viên phi hành cũng như nhiều vấn đề khác.

Ngày 16 tháng 11, bộ tư lệnh căn cứ không quân Hải Phòng quyết định thành lập một đội tiếp liệu đường không dưới sự chỉ huy của trung úy Gain. Nhân viên trong đội suốt ngày đêm gắn bó cuộc sống và những lo âu với các đội bay.

Đối với trung tá Félix Brunet đã từng lái máy bay khu trục nay được cử giữ chức tư lệnh căn cứ không quân Hải Phòng, không có vấn đề gì khó khăn. Vì vậy, ông đã được mọi người đặt cho cái tên là "Repiton số không, số không". Việc gì ông cũng giải quyết được. Đó là con người sinh ra để

giải quyết những tình huống đặc biệt. Khả năng của ông càng chứng minh rõ trong những cuộc hành quân đổ bộ đường không, đặc biệt là cuộc hành quân mang tên Castor.

Từ ngày 8 tháng 12 năm 1953 hoạt động của đội tiếp nhiên liệu đường không bắt đầu sôi động. Mỗi ngày mười một đội bay phải thực hiện hai mươi hai chuyến bay. Tính đến cuối tháng, nhiều người đã bay tổng cộng tới một trăm năm mươi tiếng đồng hồ trên không.

Hoạt động của các đội bay C47 không vì thế mà giảm bớt. Tuy nhiên, trong những hoàn cảnh như vậy, rõ ràng nảy sinh nhiều vấn đề về hao mòn đội ngũ phi hành. Việc tăng cường cho đội ngũ này là yêu cầu cấp thiết.

Tháng 12 năm 1953, Bộ tư lệnh không quân Pháp phải đề nghị với phái đoàn cố vấn và viện trợ quân sự Mỹ tại Sài Gòn cung cấp cho mười hai đội bay người Mỹ trong những điều kiện tương tự như hồi tháng 4.

Căn cứ vào những thỏa thuận đã đạt được giữa hai bên Mỹ-Pháp, phái đoàn viện trợ Mỹ tại Sài Gòn cho rằng yêu cầu này chỉ có tính chất kỹ thuật, vì vậy đã chuyển thẳng đề nghị của Pháp về Mỹ. Chính phủ Pháp ở Paris không được thông báo nhưng cũng biết và đã nảy sinh một số phản ứng.

Trước hết, Vụ trưởng châu Á thuộc Bộ Ngoại giao Pháp cho rằng việc đưa các nhân viên phi hành người Mỹ tới Đông Dương, dù là những nhân

viên dân sự. vẫn có thể gây ra những hậu quả nghiêm trọng.

Quả vậy. Người ta có thể đặt vấn đề cần tìm hiểu xem tình hình sẽ gây ra phản ứng ở đây đó như thế nào nếu Việt Minh tóm được một phi công Mỹ bị bắn rơi, dù đó chỉ là một xác chết.

Ngày 16 tháng 1 năm 1954, chính phủ Pháp họp một hội nghị liên bộ tại lâu đài Matignon xoay quanh vấn đề sử dụng các nhân viên hàng không Mỹ. Sau nhiều cuộc tranh luận, cuối cùng hội nghị đã quyết định không sử dụng một nhân viên phi hành nào của Mỹ điều khiển máy bay trên lãnh thổ Đông Dương, nhưng bù lại sẽ đề nghị các nước đồng minh giúp cho khoảng bốn trăm thợ máy làm việc ở mặt đất.

Ngày 18 tháng 1 năm 1954, Thủ tướng Pháp Laniel viết thư gửi đại sứ Mỹ tại Paris với nội dung như hội nghị liên bộ họp hai hôm trước đã kết luận. Việc này đã làm rơi rụng yêu cầu của Bộ tư lệnh không quân Pháp ở Đông Dương đề nghị Mỹ giúp cho mười hai đội bay dân sự lái thuê máy bay C119, đúng giữa lúc đề nghị này vừa được các cơ quan chức năng của Mỹ ở thủ đô Washington chấp thuận.

Tháng 1 năm 1954, ông Jacquet, Quốc vụ khanh phụ trách liên lạc với các nhà nước liên kết với Pháp tới Sài Gòn. Ngay khi mới đặt chân tới đây, ông đã nêu vấn đề các đội bay. Ngày 20 tháng 1, ông gửi điện về nước trình bày với Thủ tướng

rằng lực lượng không quân vận tải Pháp ở Đông Dương nhất thiết phải được bổ sung thêm mười hai đội bay.

Ngày 21. Thủ tướng Laniel điện trả lời:

"*Trong tình hình hiện nay, chính phủ cho rằng cần tránh sự tham gia của các nhân viên phi hành Mỹ dù là dân sự hay quân sự vào các khu vực chiến trường.*"

Thế là rõ ràng. Phải từ chối tuyển dụng phi công người nước ngoài điều khiển C119 tại Đông Dương.

Từ đầu tháng 1 năm 1954, sau khi tiếp nhận mười lăm đội bay từ Pháp tới Đông Dương với chức năng phục vụ cho đội máy bay vận tải quân sự mới thành lập mang tên Sénégal, phân binh đoàn vận tải quân sự đường không của Pháp có 108 đội bay nhưng chỉ 70 đội có thể sẵn sàng bay, trong đó 60 đội phục vụ C47, chỉ có 10 đội điều khiển C119.

Ngày 22 tháng 1 năm 1954, Quốc vụ khanh Jacquet lại đặt vấn đề với Thủ tướng Laniel. Ông đề nghị chỉ sử dụng những nhân viên phi hành người Mỹ vào những nhiệm vụ ở bên ngoài các khu vực có chiến sự, và sẽ thay thế bằng các đội bay người Pháp khi phải phục vụ cho các chiến trường.

Thủ tướng Laniel, sau khi tham khảo ý kiến Bộ trưởng Quốc phòng, quyết định chấp nhận đề nghị của Quốc vụ khanh Jacquet, nhưng nhấn mạnh "*bất cứ trường hợp nào cũng không được sử dụng các đội bay người Mỹ trong các khu vực có*

chiến sự, ngay cả trong trường hợp những chuyến bay này không phục vụ cho chiến đấu hoặc chỉ liên quan tới chiến đấu".

Những biện pháp nghiêm ngặt này đã cấm việc sử dụng các máy bay C119 do các nhân viên dân sự Mỹ điều khiển trong khu vực Điện Biên Phủ. Dù sao. C119 vẫn không thể tách rời khỏi cuộc hành quân Castor.

Điện trả lời của Thủ tướng làm cho Bộ tư lệnh không quân Pháp ở Đông Dương lâm vào sự bối rối vì cả hai phương án (hoặc là không thuê nhân viên phi hành dân sự Mỹ nữa và như vậy sẽ phải tăng cường độ làm việc của các đội bay người Pháp với mức độ nguy hiểm hoặc là từ chối sử dụng C119 phục vụ Điện Biên Phủ) đều không thể thực hiện được.

Nhưng. đây chỉ là những vấn đề tạm thời.

C119 PACKET
BƯỚC VÀO HOẠT ĐỘNG

Điện Biên Phủ bước vào tổ chức tập đoàn cứ điểm. Việc tiếp tế hậu cần do không quân đảm bảo ở mức độ cao. Các phi công quen dần với vật liệu chuyên chở, thường là những thứ quý giá.

Sáng ngày 7 tháng 11 năm 1954, tám đội bay tới Hà Nội đã không có thời giờ tiếp xúc với môi trường xung quanh, không có điều kiện tìm hiểu nơi ăn chốn ở đã phải lập tức lao vào nhiệm vụ.

Vừa mới rời khỏi chiếc máy bay C47 số 279 do chuẩn úy trưởng Adias điều khiển, họ đã phải tập trung ngay tại phòng phổ biến tình hình chiến sự trong buổi hội ý đầu tiên. Lúc đó là 7 giờ 30 phút.

Sau khi nghe phổ biến nhiệm vụ, họ lần lượt ngồi vào khoang lái C119 số 351, tuần tự từng người làm quen với máy móc dưới sự hướng dẫn nghiêm ngặt của huấn luyện viên Cazes, đại tá không quân Mỹ.

Đến lượt tôi. tôi được gọi vào ngồi sau bằng lái khoảng ba mươi phút. thực hiện hai cuộc hạ cánh. được ông đại tá nhận xét:

- That's OK! The next please! (Tốt. mời người tiếp theo!)

Mãi đến 13 giờ. chúng tôi mới kết thúc cuộc kiểm tra sát hạch. trở về vị trí. được mời ăn bánh mì kẹp thịt và uống rượu bia. 13 giờ 30 lại hội ý. Soulat phổ biến những điều kiện. hoàn cảnh khi thực hiện nhiệm vụ và nhắc chúng tôi những quy định an toàn. Đến buổi chiều chúng tôi nhận được các mệnh lệnh cụ thể. Không ai ngạc nhiên khi được biết nhiệm vụ đầu tiên của mình là phục vụ cho cuộc hành quân Castor, và nhiệm vụ này đã được một đồng nghiệp có thâm niên hơn là Soulat phổ biến với tính chất huấn thị. Chúng tôi phải làm quen với ngôn ngữ nặng nề như khẩu lệnh mà trước đó chúng tôi chưa hề được giảng giải trên lý thuyết[1].

Về phần tôi. tôi được điều khiển chiếc C119 số 191 cùng với người bạn đồng nghiệp Maurice Oustric là trưởng phi cơ. Anh để cho tôi cầm lái. Chúng tôi cất cánh vào lúc mặt trời lặn. Máy bay chở sáu tấn dây thép gai.

Chúng tôi bay theo hướng cuộc hành quân Castor. Mười hai phút trước khi thả hàng. Oustric

---

[1] *Trong việc nhảy dù. thả dù. các binh sĩ Pháp đều phải thuộc lòng những từ ngữ tiếng Anh như "Go" (nhảy!). "drop" (thả dù). Drop zone viết tắt DZ: bãi nhảy hoặc thả dù...*

lệnh cho các nhân viên điều phối tháo dây buộc sáu bó dây thép gai trên bàn xoay. Toàn bộ những kiện hàng này chỉ còn lại một dây đai duy nhất có khóa hãm mở nhanh. người Mỹ gọi là *Quick-release*. Sau đó. máy bay hạ thấp độ cao trên lòng chảo Điện Biên Phủ. Từ trên máy bay, tôi ngắm kỹ bãi thả gọi là *drop zone* (DZ) dành cho chúng tôi.

Đó là một bãi rộng quang đãng, dài 700 mét. rộng 300 mét, nằm ở phía Tây Nam gần khu vực đang được xây dựng thành một trung tâm phòng ngự mang tên cụm cứ điểm Eliane. Một chữ "T" nổi bật trên mặt đất chỉ rõ đầu bãi thả và hướng thả dù. Với sự giúp đỡ của hoa tiêu dẫn đường. tôi điều khiển máy bay đúng theo hướng trục, giữ máy bay cân bằng ổn định ở độ cao 500 feet và thả kiện hàng rơi xuống với tốc độ 130 dặm. tức là 65 mét một giây. Tôi nhằm sẵn một điểm trên chữ T. Điểm này cho phép tôi ước lượng máy bay đã thẳng đứng với bãi thả trong khi tầm nhìn của tôi bị mũi máy bay che khuất.

Kỹ thuật thả dù, mà người Mỹ gọi là *drop*. từ phía đuôi máy bay, có một điểm duy nhất khác biệt với cách thả thông thường. tức là không phải chỉ riêng khoang chở hàng mà toàn bộ chiếc máy bay chồm lên. Sau hiệu lệnh tiếng Anh "Go!" (có nghĩa là "nhảy" hoặc "thả hàng"), trong lúc nhân viên điều phối mở khóa hãm dây dai buộc kiện hàng. người lái máy bay cũng đồng thời hếch mũi máy bay lên cao. Các kiện hàng được trút xuống từ

khoang chứa làm cho máy bay tròng trành. Lúc đó cả hai lái chính và lái phụ đều giữ thế cân bằng bằng cách đẩy nhẹ cần lái về vị trí chính giữa.

Các kiện hàng dây kẽm gai rơi tự do chạm đất vang lên tiếng sấm rền, những cuộn dây kẽm gai vãng đi tung tóe, nhiều khi xa nơi chạm đất, một tai nạn đã xảy ra cho những người tò mò đứng xem. Đã rất nhiều lần, đội bay phàn nàn về việc bãi thả không được rộng vừa đủ.

Thả hàng xong, chúng tôi rời khỏi thung lũng lòng chảo bay về phía Cát Bi. Nhiệm vụ này đã kéo dài tới ba giờ mười lăm phút, trong hoàn cảnh bay với tầm nhìn xấu và hạ cánh không đủ sáng.

Ngay sau khi trở về căn cứ, tôi liếc nhìn thời gian biểu ngày hôm sau: 6 giờ sáng hội ý tình hình. Có nghĩa là phải thức dậy từ 4 giờ 30 phút. Mọi người đã quen với chuyện này. Tôi được phân công điều khiển chiếc máy bay số 137 vào buổi sáng và tiếp tục chuyến bay buổi chiều trên chiếc máy bay số 559 cất cánh vào hồi 16 giờ 10 phút. Tất cả đều theo một tuyến đường bay không thay đổi. Việc bay trở về ban đêm được đảm bảo. Mùa này, ở những khu vực nhiệt đới thường chóng tối.

Chúng tôi tới nhà ăn, cũng là phòng dùng làm lễ cầu kinh. Sau bữa ăn nhanh buổi tối, các sĩ quan và hạ sĩ quan chia tay nhau. Các hạ sĩ quan ngủ lại ngay căn cứ, với những điều kiện tạm bợ, trong nhà kho, nằm trên giường tầng, người nọ trên người kia.

Các sĩ quan được xe ôtô tải đưa về Câu lạc bộ của doanh trại. trong thành phố. Sĩ quan sơ cấp nằm trong phòng đôi. hai người một buồng. Những hành lý tôi bỏ quên trên chiếc C47 do chuẩn úy trương Adias điều khiển đã được đưa về đây. Lúc này là 22 giờ 10 phut. Tôi lên giường ngay. không nghĩ đến chuyện xuống gõ cửa căng-tin.

Đại úy. bá tước De Fontanges. phi công đội vận tải 1/64 Béarn là một sĩ quan kỳ cựu ở Đông Dương. đứng trên sàn đợi máy bay chất hàng vào khoang. chợt nhìn thấy một hạ sĩ quan trẻ tuổi thuộc đơn vị linh thuộc địa bước lại gần. nói lễ phép:

- Báo cáo đại úy. ông có thể cho tôi về Hà Nội được không ạ?

- Cậu có giấy đi công tác chứ? Hay là giấy phép? Hoặc một loại giấy tờ nào đó?

- Không ạ! Nhưng. thưa đại úy. tôi có tụi bạn trong đội máy bay Béarn. Sáng mai tôi sẽ trở về đây.

- Cậu thông cảm nhé! Trong hoàn cảnh này tôi không thể chở cậu được. Tôi lấy làm tiếc. Tôi sẽ càng hối tiếc hơn nếu các cậu tan xác ở cái nơi ghê tởm thế này. Cậu hiểu rõ tôi nói gì chứ? Các cậu sẽ tan xác hết ở nơi này.

Buổi chiều tháng Chạp đó. Fontanges không quan tâm lắm đến tinh thần binh lính đóng ở đây. Ông chỉ biểu lộ những hãi hùng không dám nói ra mà nhiều người đang bắt đầu cảm thấy.

Từ giữa tháng. người ta đã có linh cảm binh đoàn tác chiến đang mắc bẫy. Việt Minh vô hình vô

ánh vẫn lởn vởn chung quanh thung lũng lòng chảo mà không nhìn thấy được và cũng không thể tiễu trừ được.

Thành trì Điện Biên Phủ xúc tiến đào chiến hào, xây dựng các trung tâm đề kháng chung quanh vị trí chỉ huy của đại tá De Castrie, cách cổng vào sân bay khoảng ba trăm mét về phía Nam.

Phía Đông Bắc được bố trí một cụm cứ điểm mạnh như một con chó giữ nhà đứng bên cạnh đường 41, mang tên Béatrice. Rồi đến các cụm cứ điểm Anne Marie, Claudine, Eliane, Dominique, Isabelle...[1] Một loạt tên đàn bà con gái e lệ khoác lên trên cảnh vật thực tế của thiên nhiên, một kiểu chơi chữ, dùng những tên gọi êm ái để gây ảo tưởng mơ hồ. Nhưng người chiến binh không bị mắc lừa.

Từ ngày 25 tháng 11 năm 1953, đường băng hạ cánh tại sân bay Điện Biên Phủ đã đi vào hoạt động. Nhưng mà đó là một đường băng như thế nào? Chỉ là một con đường phủ những tấm sắt lỗ chỗ dài 1.150 mét, rộng 30 mét, không có đoạn mở đầu mà người Mỹ gọi là *Overun*, cũng không có cọc tiêu tiếp cận ban đêm soi sáng bởi những cột đèn thấp bằng dầu mà người Mỹ gọi là *goose-neeks*, có nghĩa là những cổ ngỗng.

---

[1] *Tác giả có sự nhầm lẫn. Những cụm cứ điểm này được xây dựng theo thứ tự A, B, C... Đầu tiên là Anne Marie ở Ban Kéo rồi mới đến Béatrice trên đồi Him Lam... - ND*

Không quân đã bố trí một đài kiểm soát không lưu hoạt động trên tần số 118.1 kc và một máy đo góc độ phương hướng VHF Castor-Gonio hoạt động trên tần số 119.7. Ít lâu sau, sân bay Điện Biên Phủ được bổ sung một hệ thống chiếu sáng thô sơ, tầm xa chỉ vào khoảng dưới hai mươi nhăm kilômét, trên thực tế không giúp ích gì cho vận chuyển đường không nhưng dù sao cũng báo được vị trí sân bay lúc trời thiếu ánh sáng. Dù thiết bị này hoạt động trên tần số 790 kc lúc mới hoàn thành hoặc chuyển thành 223 kc từ ngày 14 tháng 1 năm 1954 rồi sau đó lại đổi thành 345 kc, các hoa tiêu trên máy bay vẫn khó nhọc lắm mới bắt được luồng sóng và lúc đó thì máy bay đã tới sát thung lũng lòng chảo.

Dù sao sân bay này cũng cho phép máy bay C47 hạ cánh mang vật liệu tới mà không phải thả hàng từ trên cao. Phân binh đoàn vận tải quân sự đường không bắt đầu bình thường hóa việc vận chuyển hàng tiếp tế tới Điện Biên Phủ. Binh sĩ từ Điện Biên Phủ cũng có phương tiện trở về Hà Nội. Lính bị thương được di tản, các đơn vị được luân phiên thay quân.

Riêng loại máy bay C119 vẫn phải tiếp tục nhiệm vụ vứt hàng hoặc thả dù hàng xuống lòng chảo vì đường băng hạ cánh do cấu trúc quá sơ sài không đáp ứng được loại máy bay to lớn nặng nề này về hạ tầng cơ sở.

Trong tháng 12 năm 1953, những chuyến bay đi bay về từ Điện Biên Phủ tới vùng châu thổ sông Hồng đã đi vào nền nếp. Từ Điện Biên Phủ, một số nhóm nhỏ binh sĩ khéo xoay sở có thể về Hà Nội dễ dàng như ở Pháp đi xe điện ngầm từ ga Neuilly đến ga Nation.

Chỉ vài tuần nữa, những cái tên này sẽ vang lên mỗi khi nhắc tới như một tiếng chuông báo tử và đập mạnh vào tâm trí những người sống sót như dấu ấn của sự hãi hùng khủng khiếp mà họ đã trải qua.

Việc xây dựng các vị trí chiến đấu đòi hỏi hàng tấn vật liệu, gỗ, sắt, túi đựng cát, cọc... và nhiều thứ nữa mà tôi không thể biết hết được. Và cả hàng tấn dây kèm gai, dây thép bùng nhùng sản xuất từ các xí nghiệp Laniel du Havre bên Pháp. Máy bay Packet C119 là loại đặc biệt chuyên dùng để vận chuyển những bó thép gai cuộn tròn và nhiều thứ khác dùng để cấu tạo các phòng ngự phụ của thành Điện Biên Phủ. Loại máy bay này còn dùng để chở các loại đạn thuộc đủ mọi cỡ, và cả những thùng xăng dầu cỡ lớn cho các kho dự trữ ở Điện Biên Phủ.

Cho tới ngày 22 tháng 12 năm 1953, mười một đội phi hành của máy bay C119 quần đảo không ngừng trên vùng trời Điện Biên Phủ. Nhưng từ ngày 23, các dự báo khí tượng thủy văn vùng châu thổ ngày càng tồi tệ. Trên vùng trời Cát Bi,

mây hạ thấp, trần mây chỉ cách mặt đất từ năm mươi đến một trăm mét.

Trong điều kiện thời tiết như vậy, từng loại máy bay phải bay trên những tuyến đường có độ cao, thấp khác nhau. Loại C119 bay ở độ cao từ 10.500 đến 11.500 feet, cao hơn loại C47 và thấp hơn loại Privateer của hải quân. Khi tới vùng trời Điện Biên Phủ, hướng bay vào và hướng bay ra cũng khác nhau, bay vào từ phía Nam, bay ra theo hướng Bắc. Khoảng cách giữa hai máy bay Packet khi có tầm nhìn tốt là hai phút, trong tình hình hiện nay là mười phút. Khoảng cách này là vừa đủ vì khi tới Điện Biên Phủ các máy bay chở hàng thường tranh nhau hạ cánh.

Cũng cần nói thêm trong tình hình ở vùng đồng bằng, nơi có sân bay Cát Bi, khi có mưa phùn là lúc lặng gió vì vậy cũng tạo điều kiện thuận lợi cho việc cất cánh và hạ cánh.

Cần phải biểu dương xứng đáng những nhân viên điều hành và kiểm soát không lưu, những người thường xuyên tỏ ra bình tĩnh cao độ trước lưu lượng giao thông dày đặc trên trời, chứng minh nghiệp vụ xuất sắc trong những điều kiện làm việc rất khó khăn, nhiều khi còn rất gay gắt, do những phản ứng thiếu nhã nhặn của một số phi công quá mệt mỏi, căng thẳng thần kinh. Vậy mà không có một tai nạn nào xảy ra. Quả là một điều kỳ diệu.

Thành trì Điện Biên Phủ hối hả xây dựng các nhà kho và các công trình phòng ngự. Đơn vị

đóng ở đây vừa được chính thức gọi tên là Binh đoàn tác chiến Tây Bắc, gọi tắt là GONO, một cái tên làm cho những người trong cuộc dễ dàng phì cười, nhạo báng[1].

Những máy bay chở vật liệu từ sân bay Cát Bi lên Điện Biên Phủ phải khó khăn lắm mới thích nghi được với cảnh hối hả cuống cuồng này. Một phần của đường băng Cát Bi vẫn còn phủ những tấm "ghi" sắt, rất khó chịu đựng được sức nặng của máy bay C119. Những phi công lái loại máy bay này đều nhận được những huấn thị nghiêm ngặt về việc lên xuống đường băng Cát Bi. Phải hạ cánh thật nhẹ nhàng, hãm phanh thận trọng, đừng để máy bay đổ lật. Suốt dọc đường băng đều có lính gác đứng túc trực thường xuyên, sau khi máy bay hạ cánh, những tấm "ghi" sắt bị xô đẩy, lại phải xếp đặt lại ngay ngắn như cũ.

Về phần các máy bay C119, chế độ sử dụng vẫn không có gì ngoại lệ. Các huấn luyện viên Mỹ đã căn dặn chúng tôi, thiết bị trong máy bay toàn là những thứ rất tinh tế. Tôi là người đầu tiên gặp thử thách để rút kinh nghiệm. Ngày 10 tháng 12 năm 1953, tôi thức giấc từ 5 giờ 30 phút sáng để thực hiện hai chuyến bay. Chuyến sau cùng trở về lúc đêm tối trên chiếc máy bay số 341. Máy bay

---

[1] *Binh đoàn này, mang danh "tác chiến" nhưng thực tế đang co lại phòng ngự theo kiểu "con nhím" và bị bao vây chặt, không đánh tỏa rộng ra vùng lân cận được như dự định.*

chơ rất nhiều người. Tôi cũng chẳng biết rõ họ làm gì. Khi trở về cách Hải Phòng khoảng một trăm kilômét thì ống dẫn dầu bên động cơ phía trái bị vỡ. Dầu tràn ra ngoài bốc cháy. Những người ngồi trong khoang hoảng loạn, tưởng rằng máy bay đang biến thành bó đuốc. Trước khi tìm hiểu sự cố gì đã xảy ra tôi cho máy bay bay ngược chiều gió. Cơn gió nhẹ ngược chiều đã làm tắt ngọn lửa bùng lên từ ống dẫn dầu bị thủng. Và tôi đã đưa máy bay về được Cát Bi, hạ cánh an toàn.

Ngày hôm sau, Oustric lái chiếc C119 số 187 đã gặp nhiều rắc rối về động cơ khi thả hàng xuống Điện Biên Phủ. Máy bay không trở về Cát Bi được, phải hạ cánh khẩn cấp xuống Điện Biên Phủ. Cũng may mà đường băng hạ cánh ở đây tuy ngắn nhưng cũng vừa khít cho C119. Oustric phải trở về Hải Phòng bằng chiếc máy bay túc trực tại sân bay Điện Biên Phủ. Ngày hôm sau Soulat bay lên, lái chiếc máy bay C119 gặp nạn, đã được sửa chữa, trở về sân bay Cát Bi.

Ngày 12 tháng 12 năm 1953 đến lượt trung úy Clément sau khi làm nhiệm vụ thả dù ở Điện Biên Phủ phải trở về với một động cơ, vì một động cơ đã bị hỏng. Ngày 18 tháng 12 đại úy Rols lái chiếc C119 số 574 cũng bị hỏng động cơ, phải hạ cánh và nằm bẹp ở bãi đỗ dành riêng cho loại máy bay ném bom B.26.

Thành thật mà nói, không một bãi đỗ, không một đường băng nào ở Đông Dương hồi đó, kể cả

các sân bay loại lớn ở Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất có thể chịu được lâu loại máy bay C119, bởi vì trước đó việc xây dựng các đường băng đã không được nghiên cứu, tính toán cho việc sử dụng loại máy bay nặng. Chính sức nén của bánh xe và sức gió của cánh quạt đã phá hủy nền đường băng.

Cảm tưởng đầu tiên của đội phi hành khi chuyển đổi sang điều khiển C119 là thấy loại máy bay này rất phức tạp trong hệ thống máy móc. Tất cả các thiết bị, vật dụng và phục vụ trên máy bay đều điều khiển bằng điện. Nếu hỏng điện là dẫn đến những hậu quả nghiêm trọng. Vì thế phải bố trí một máy phát điện phụ nhằm sử dụng khi cất cánh và trong những trường hợp khó khăn khi đang bay, kể cả lúc hạ cánh, để bảo đảm thật an toàn.

Những động cơ với bốn cánh quạt, mỗi cánh đường kính tới 5 mét 40 nhưng lại cực kỳ dễ gãy, hệt như những lưỡi dao cạo. Mọi sự cố đều có thể uy hiếp những cánh quạt đang quay. Cánh quạt văng ra khỏi động cơ là rủi ro lớn nhất làm mất cả máy bay lẫn đội phi hành.

Mọi người dễ dàng hiểu, trong những điều kiện như vậy, việc kiểm tra tám cánh của hai động cơ cánh quạt trước khi cất cánh là điều rất cần thiết nhưng rất tiếc đôi khi thợ máy không có thời giờ để làm việc đó.

Mỗi động cơ tỏa ra một sức mạnh từ 3.500 đến 3.700 mã lực khi nước được bơm đủ. Để làm việc này phải sử dụng không dưới hai mươi tám xi-

lanh với năm mươi sáu bu-gi. Việc nạp điện cho quá nhiều bu-gi đôi khi kéo dài đến hai mươi tiếng đồng hồ. Một công việc phức tạp nữa cần phải làm ngay trong khi bay là cứ hai giờ lại phải cọ rửa bu-gi bằng cách bơm xăng qua ống xi-lanh để làm sạch. Tất nhiên là phải cọ rửa bu-gi của từng động cơ một.

Tính phức tạp về kỹ thuật của C119 còn thể hiện trong thời gian kiểm tra chuẩn bị bay. Phải mất ít nhất một giờ ba mươi phút mới kiểm tra hết các máy móc, thiết bị chủ yếu. Nếu một bộ phận nào hỏng thì thay luôn vì không có thời gian sửa chữa.

Người Mỹ hẳn cũng có ý thức rõ rệt về những điểm yếu của C119, cho nên đã khuyến cáo chúng tôi những biện pháp để phòng hạn chế hậu quả như sau:

- Luôn luôn sẵn sàng một đội ngũ bảo dưỡng máy bay lành nghề, có chọn lọc.
- Chọn những máy bay loại tốt nhất.
- Kiểm tra kỹ trước khi sử dụng.
- Ưu tiên tiếp tế.

Trong kế hoạch sử dụng C119 cũng có ghi một số điểm ngán ngẩm:

- C119 đòi hỏi phải có những bãi thả dù rộng rãi, không như C47 có thể thả dù xuống một chiếc khăn tay cũng được.
- Nếu bắt buộc phải hạ cánh trên mặt biển thì máy bay C119 chỉ nổi trên mặt nước được vài giây

đồng hồ. dĩ nhiên sau đó sẽ kéo toàn bộ đội bay xuống đáy biển.

- Mọi sự "nổ vỡ" trên máy bay cũng dẫn đến tai họa tương tự. tức là mất hết máy bay, mất toàn bộ đội bay, trừ phi gặp nổ vỡ trên đường băng bê-tông.

- Trong điều kiện bình thường, không thể bay bằng một động cơ ở độ cao 7.000 feet và quá sức nặng 64.000 livre[1].

Bên cạnh những bất lợi, máy bay C119 cũng có một số điểm thuận tiện. Thứ nhất là xếp hàng hóa rất nhanh. Sàn trong khoang chứa hàng của máy bay ngang tầm với thùng xe tải GMC là loại xe ôtô quân đội đang sử dụng rộng rãi. Trong khoang tiếp nhận hàng có con lăn chạy trên đường rãnh. Những kiện hàng, kể cả những kiện hàng buộc dù, được đưa từ xe tải lên máy bay nhanh chóng, dễ dàng.

Với những điều kiện như vậy, việc nhận hàng rất thoải mái. Nhưng vẫn xảy ra nhiều sự cố. Dung lượng hàng hóa cao hơn rất nhiều so với loại máy bay C47 Dakota.

Hơn nữa, C119 không phải lượn vòng lâu trên bãi thả như C47. Thời gian thả hàng nhanh, tức là ít bị phơi mình trước lưới lửa phòng không, và khả năng tránh đạn cao xạ 37 mm cũng tốt hơn loại máy bay ra đời trước là C47.

---

[1] *Đơn vị đo trọng lượng. 1 livre = 1/2 kilôgam.*

Chỉ trong vài ngày, các đội bay đã thông thạo việc sử dụng C119. Thời gian gấp rút vì thời tiết đang xấu. Ngày 16 tháng 12, sương mù dày đặc tới mức phải cất bỏ mọi hoạt động của máy bay cất cánh từ Cát Bi.

Những sự cố liên tiếp xảy ra. Ngày 17 tháng 12, sau bốn mươi phút bay trên chiếc C119 số 351, thợ máy của chúng tôi không thể nào kiểm soát được nhiệt độ của động cơ bên trái, chúng tôi đành phải quay trở lại. Sau khi máy bay đã được sửa chữa, ngay hôm sau tôi bay kiểm tra trên chiếc máy bay này cùng với đại tá Mỹ Cazes là đồng phi công, ngồi bên cạnh.

Cũng trong khoảng thời gian này, đại úy Britz lái chiếc C119 số 137 không sao thả được hàng đúng thời gian ấn định. Dây nối với khóa mở bị đứt, kiện hàng nằm im trong khoang không nhúc nhích. Máy bay đã vượt qua bãi thả, trong lúc các nhân viên thả hàng đang xúm lại sửa các dây đai thì đột nhiên các kiện hàng trôi tuột ra cửa khoang, rơi xuống phía Bắc bãi thả, gần các vị trí đóng quân.

Ngồi trong khoang lái, tôi cảm thấy đau họng, phải nhấp một ngụm rượu rhum mang theo. Tôi gặp tình huống này khi đang bay ở độ cao 3.500 mét, nhiệt độ hạ xuống 2 C°, xứ Bắc Kỳ có thời tiết không giống như Nam Kỳ, mặc dù cửa máy bay khép chặt vẫn có một luồng gió lùa vào dưới chân. Khi trở về mặt đất, hai tai tôi ù tịt, tôi cảm thấy

như đang bị sốt, trong người như mê mệt, nhưng tôi vẫn cố không muốn ngã gục và đã uống một viên thuốc quinine[1].

Bạn đồng nghiệp của tôi là Coudon không gay go như tôi nhưng lại bị vẹo cổ. Dù sao anh vẫn cố đi được và từ chối vào nằm bệnh viện.

Những đội bay bị mệt mỏi là chuyện dĩ nhiên: đã ít ngủ lại phải bay nhiều giờ trong tình hình căng thẳng. Nhiều người đã phải nằm tại quân y viện.

Sáng 20 tháng 12, chiếc máy bay số 573 của tôi trong khi kiểm tra chuẩn bị bay đã phát hiện không cất cánh được. Vì vậy, hai chuyến bay theo định mức của tôi phải dồn lại, một chuyến buổi chiều, một chuyến ban đêm. Thời tiết xấu. Khi tôi bay tới Điện Biên Phủ, trên thung lũng lòng chảo đang có cơn dông. Đài kiểm soát không lưu đã báo cho tôi biết trần mây. Tôi quyết định bay xuyên mây. Toàn thể đội bay chúng tôi như ngồi trong một chiếc rổ rau xà-lách bị xóc mạnh cho ráo nước. Tôi nhìn thấy anh thợ máy liên tục đo nhiệt độ các thiết bị, trung úy Marchal đồng phi công giúp tôi giữ vững cần lái, hiệu thính viên không ngừng kiểm soát điện đài. Cuối cùng, sau khi bị xóc liên tục một hồi, máy bay đã ở dưới đám mây.

Trời mưa như trút nước. Tầm nhìn bị hạn chế. Tôi ra lệnh chuẩn bị thả hàng. Tôi lái máy bay vào trong lòng chảo, nhờ sự giúp đỡ của hoa tiêu là

---

[1] *Phiên âm theo tiếng Việt là "ký ninh", chuyên trị sốt rét.*

người có trí nhớ rất tốt, thuộc lòng địa hình khu vực, anh đã giúp tôi đưa máy bay vào đúng trục thả dù. Việc thả các kiện hàng tiến hành bình thường. Chúng tôi lại bay xuyên mây trở về căn cứ xuất phát, như về với tổ ấm gia đình.

Đồng phi công Marchal quá mệt mỏi, mặt mũi hốc hác, tái xanh, đờ đẫn, anh đã bị gục. Ngay khi tiếp đất, tôi muốn đưa anh đi bệnh viện, nhưng anh từ chối và trở về phòng nằm nghỉ.

Đợt hoạt động mệt sức này kéo dài đến mãi ngày 22 tháng 12 năm 1953. Lễ Noel kỳ diệu đã tới. Vài người được đi dự lễ, trong đó có tôi. Những người Mỹ không muốn ra Hải Phòng dự lễ vì thành phố này chỉ có những hộp đêm và nhà chứa gái điếm không sang trọng lắm. Hà Nội cũng không hơn gì. Và thế là phải dùng một chiếc Packet đưa họ đi tận Sài Gòn, nơi có sòng bạc Đại thế giới, có thể vào đó đánh bạc hoặc theo một cô hướng dẫn viên trẻ, mặc váy ngắn kẻ dọc, chỉ bỏ ra vài trăm đồng Đông Dương là có thể mua được một thú vui chốc lát. Hoặc là, nếu ít tiền hơn thì có thể đến "công viên trâu bò" là nơi có tới hàng mấy trăm gái điếm phục vụ với giá rẻ.

Người được đi phép còn có thể lê đôi ủng tới Chợ Lớn, nơi có nhiều sòng bạc, tới nhà hàng Cầu Vồng, tới các tiệm hút thuốc phiện, các hộp đêm có đủ mọi khoái lạc.

Từ ngày 22 tháng 12, phần lớn các đội bay đã trở về những đơn vị cũ của mình. Tôi với Soulat

vẫn ở lại Cát Bi. Đó là thời gian nghỉ ngơi hoàn toàn. ít nhất cũng đối với riêng tôi. Ngày 24 tháng 12 có một chiếc Dakota hạ cánh xuống Hải Phòng. Đó là chiếc máy bay thuộc đội tiếp liệu số 733 bay trên tuyến Hà Nội - Hải Phòng - Đà Nẵng - Sài Gòn - Nha Trang. do trung úy Uhrig lái. Cách đây mới bốn mươi tám tiếng đồng hồ. anh vẫn còn làm việc với đội máy bay C119 ở Cát Bi. Đó là chuyện bất ngờ đối với tôi khi gặp Uhrig. Tôi có bao nhiêu điều muốn hỏi tin tức về Nha Trang là nơi "trung tâm" của đội máy bay chúng tôi đóng ở đó. Theo tiếng lóng. chúng tôi dùng danh từ "trung tâm" để gọi nơi đặt vị trí thường trú của đơn vị. Đây là nơi tập trung các cơ sở hành chính. cơ sở kỹ thuật của đơn vị không quân vận tải, được coi như căn cứ hậu cần của bộ binh.

Soulat cho phép tôi vắng mặt và cử Uhrig thay tôi trực ở Cát Bi.

Tối 24 tháng 12, tôi quay trở lại gian phòng mà tôi đã rời bỏ từ sáng 13 tháng 11 năm 1953. Có lẽ, tôi hơi tự phụ khi nói tới gian phòng mà tôi đã sống chung với hai người bạn khác. nhưng chỉ có hai chiếc giường. Cũng cần giải thích rõ đôi chút. Do không đủ nhà nghỉ cho nên tư lệnh căn cứ đã quyết định một chiếc giường ngủ có thể dùng chung cho hai sĩ quan đi công tác vãng lai. Cái kiểu sắp xếp như thế này có thể xuất phát từ lập luận cho rằng người sĩ quan phi công đã được trả lương để bay lên trời. có nghĩa là phải sống

ngoài trời, trong thiên nhiên, ở bên ngoài căn cứ. Họ chỉ tạm thời qua lại nơi đây và cũng chỉ tạm thời ngủ lại đây. Và nếu cứ theo kiểu lập luận như thế này thì một chiếc giường cũng đủ cho một tá khách vãng lai, còn chiếc giường kia thì dành cho người thường xuyên ở đây dùng lâu dài. Thật ra, cách giải quyết như thế này cũng không nảy sinh vấn đề: bởi vì dù là hai người phải dùng chung một giường, nhưng trên giường có nhiều đệm, có thể dùng nệm trải ở nơi khác thành một giường ngủ.

Có lần, tôi đã gặp phải trường hợp dùng chung giường với một người nữa. Tôi lập tức đi tìm một chỗ khác. Tôi đi tắm vòi hoa sen rồi lên giường. Tôi đang nửa thức nửa ngủ thì chợt có những tiếng chân bước nhanh và rất nhẹ vào phòng. Tôi hé một mắt, đủ để nhìn thấy một bóng hình mảnh dẻ đang bước vào phòng tắm. Người thường trực vẫn giữ nguyên một mình một giường. Tôi quay mặt vào phía trong để cố quên nhưng chỉ thấy dưới gầu màn không có gì ngoài những con bọ hút máu người đang chui vào.

Tối 24 tháng 12 tôi trở về dúng gian phòng trước kia đã dành riêng cho tôi. Tôi kiểm tra lại những hành trang để lại: bộ quần áo ga-ba-đin, giày, mũ lưỡi trai... Tại sao tôi làm như thế này. Đơn giản chỉ để xem có bị mốc không. Ở xứ sở mà ẩm mốc là chúa tể này, tất cả quần áo, vải vóc nếu không cất trong tủ có bật đèn sáng đều bị mốc hết.

Tôi đã cẩn thận làm như vậy. Chỉ riêng hai mền chăn là không kịp sấy khô.

Lúc tôi đến nhà ăn. cũng là phòng dùng làm lễ. trời đã khuya. Khi quay ra. tôi gặp một người bạn. Anh gọi to:

- Đúng nửa đêm. đến dự lễ Thiên Chúa giáng sinh nhé!

Tôi cũng đang có ý định đó. Trong khi bay. tâm trí tôi thường nghĩ đến vợ với những đứa con và tôi thường cầu Chúa:

- Xin Chúa Trời phù hộ cho con bình yên trở về!

Đêm hôm đó, tôi đã tới dự lễ cầu kinh. Cha tuyên úy đã đặt ban thờ trong gian nhà vòm. trước một chiếc Dakota. Chúng tôi tới dự lễ rất đông. đứng nghe linh mục đọc kinh.

Tâm trí tôi lang thang phiêu bạt. đi từ nhà giữ trẻ đến chiến hào ngoài mặt trận. Tôi nghĩ đến vợ. đến các con, đến mẹ. đến em trai. Tôi định cầu kinh. nhưng khó thốt ra lời. Tôi cảm thấy không thành thật nếu nói: "Hỡi con chiên. hãy giữ lòng lành dưới dất cũng như trên trời!". Tôi không muốn cho phép sự dần vặt chen lấn vào đây. Tôi muốn tìm hiểu ý chí của Chúa. nhưng không nhận thức được. Sau khi đọc bản kinh về ngày Chúa giáng sinh. cha tuyên úy bắt đầu phát biểu. Trong bộ quân phục quàng thêm khăn làm lễ. ông có vẻ như một linh mục nhà binh nói chuyện với binh lính chứ không phải là nói với con chiên sùng đạo.

Ông giới thiệu với chúng tôi. ngày Đức Chúa ra đời như một bản tình ca. một niềm hy vọng

trong thế giới đang hoàn thiện. nhưng hoàn thiện trong đau khó. như chúng tôi đang thử nghiệm.

"Lễ Giáng sinh và lễ Phục sinh là hai bí ẩn không thể tách rời", ông nói với chúng tôi như vậy. Ông đề nghị chúng tôi hãy lãng quên vũ khí trong giây lát để Chúa phục sinh. Ông nói: "Điều thế giới cần nhất, đó là tình yêu".

Kết thúc buổi lễ, tôi quay trở về phòng ngủ. Người bạn cùng phòng với tôi chưa về. Tôi ngồi vào bàn của anh, viết thư cho vợ con. Ý nghĩ của tôi không thể xa rời vợ con trong lúc này. Tôi muốn vợ con tôi hiểu rõ điều đó.

Rồi tôi lên giường nằm. Mặc dù trong ngày đã bay suốt tám giờ và lúc này trời rất khuya, tôi vẫn không sao ngủ được.

Lễ Giáng sinh năm nay thời tiết thật tệ hại, trời nắng và mưa. Mức lương của tôi đã được ấn định. Tôi đi gặp viên sĩ quan phụ trách tính toán chi lý các khoản lương chính cộng với phụ cấp ăn uống, trang bị...

Từ tháng 5, đồng bạc Đông Dương đã bị sụt giá. Trước kia một đồng trị giá mười bảy phrăng, nay chỉ còn mười phrăng. Lương vẫn được tính bằng đồng phrăng là đơn vị tiền tệ của Pháp, nhưng khi đi công tác ở Đông Dương lại chuyển sang tiền Đông Dương gọi là đồng piastre. Người nào ngày hôm qua được lĩnh mười bảy đồng Đông Dương, ngày hôm nay chỉ còn mười. Để giải quyết tình trạng này, từ đầu năm 1954 bắt đầu ban hành

một chế độ lĩnh lương mới, trường hợp của tôi được tính toán như sau:

- Khấu trừ một phần bằng đồng phrăng, gửi lại cho gia đình ở Pháp.

- Một phần để dành cho những khoản "có thể chi" ở Pháp.

- Một phần tiết kiệm, gọi là "phong toa".

- Cuối cùng, phần còn lại trả bằng đồng Đông Dương.

Đó là cách giải quyết tương đối đơn giản, nhưng đòi hỏi phải tính toán chi li từng khoản.

Buổi trưa, khi bước vào nhà ăn, tôi được người quản lý đưa cho một số quà, không biết là tặng phẩm của ai, của chính phủ chăng? Tôi được hai tút thuốc lá Gitanes và một tút Balto. Tôi tặng lại món quà Gitanes cho viên sĩ quan đã tính các khoản tiền lương cho tôi để cám ơn, giữ lại gói Balto thỉnh thoảng hút cho vui miệng.

Do một sự trùng hợp may mắn, tôi còn nhận được một món quà nữa. Đó là thông tri quyết định tặng thưởng cho tôi huy chương thuộc địa có dải mang tên Viễn Đông. Dĩ nhiên tôi vui sướng. Nhưng tôi còn ôm ấp một khát vọng nữa. Đó là huy chương chiến công "chữ thập chiến tranh". Tôi không thể trở về Pháp mà không có huy chương này. Liệu tôi có đạt được ước mơ không?

Mưa rơi không ngừng suốt ngày lễ tuyệt vời càng làm cho tôi buồn chán, không thiết ra ngoài. Tôi tới phòng tác chiến, được biết ngày mai 26

tháng 12 có một chiếc Dakota bay ra Hà Nội. Tôi xin một chỗ. viên sĩ quan tác chiến ghi tên tôi vào danh sách những người phục vụ ngay sau đội phi hành.

Buổi sáng tôi vừa đưa quần áo đi giặt. cần phải lấy lại. Tôi chạy đến dãy nhà phục vụ. Không có một ai. Tôi tìm khắp mọi nơi cũng không thấy.

Sau bữa ăn trưa tôi được biết chuyến bay hoãn lại đến ngày 27 tháng 12. Tôi thất vọng vì chẳng còn biết làm gì ở Nha Trang.

Ngày 27 tôi tới Gia Lâm bằng chiếc C47 số 400 do trung úy Vincent lái. Buổi chiều hôm đó tôi đã về đến Cát Bi. Tại đây. mười một đội phi hành đã sẵn sàng. Ngày mai. những chuyến bay lên Binh đoàn tác chiến Tây Bắc lại bắt đầu. Trời rất đẹp.

C119 LẠI BAY TRƯỚC HỌNG SÚNG

Quân Việt đã bố trí chung quanh thành trì Điện Biên Phủ. Vấn đề phương tiện chuyên chở càng quan trọng. Việt Minh gây sức ép khắp nơi. Tướng Navarre mở cuộc hành quân Atlante.

Sau 6 ngày nghỉ ngơi như ngủ lịm, đội máy bay C119 với mười một đội phi hành và các chuyên viên kỹ thuật Mỹ lại bắt đầu cuộc sống hoạt động.

Trong số những nhân viên phi hành mới tới, có hai người cần phải được chứng nhận điều khiển thông thạo loại máy bay C119. Đó là đại úy Dupré đang đề nghị bốn ngày sau sẽ cất cánh cùng với đội bay cũ và trung úy Faure đã nhận được giấy chứng nhận từ 31 tháng Chạp nhưng lại phải nằm bệnh viện ngày 8 tháng Giêng.

Cho tới lúc này, tôi vẫn chưa nhận được thư của vợ, mặc dù khi tôi tới Hải Phòng vợ tôi ngày nào cũng viết cho tôi. Tại Pháp, công nhân bưu điện đang tổ chức bãi công.

Tại căn cứ không quân Cát Bi. câu chuyện trao đổi lúc gặp nhau thường chỉ bàn tán chung quanh tình hình Nam Lào. trên bờ Mêkông. Thà Khẹt đã phải rút bỏ. Quân Pháp bị thiệt hại nặng. Nếu Điện Biên Phủ được dùng làm lá chắn bảo vệ Lào từ phía Bắc thì Việt Minh lại tiến đánh ở phía Nam cắt đứt tuyến tiếp tế đường bộ đi Viêng Chăn. Luông Phabang và phần còn lại của xứ Lào.

Một tháng đã trôi đi như lúc bắt đầu. với nhịp độ bay thường ngày. Thời tiết đẹp đã trở lại vùng châu thổ sông Hồng. khoảng cách cất cánh giữa hai chiếc máy bay đã được rút xuống còn hai phút. Ngược lại. trên thung lũng lòng chảo vẫn còn nhiều tầng mây thấp che lấp hình chữ T hướng dẫn thả dù. Phải tìm kiếm một cách báo hiệu khác. Người Pháp không thiếu sáng kiến. Một ý định tinh quái nảy ra: từ đầu chữ T. thả một quả bóng khí tượng buộc vào một sợi dây cáp dài cho tới khi bóng chạm trần mây thấp. Gặp những khi trời lặng gió. phi công không khó khăn lắm cũng nhận được dấu hiệu chỉ đường. Công việc thả dù được đơn giản hóa. Mọi sự chú ý chỉ tập trung vào lực lượng phòng không của Việt Minh mà từ máy bay không thể nhìn rõ. Thêm vào đó. việc thông thạo địa hình cùng với thiết bị hướng dẫn vô tuyến từ mặt đất càng làm cho việc định hướng được dễ dàng.

Một thuận lợi nữa là. nếu cần phải chỉnh hướng thì việc đó cũng không làm cho người lái máy

bay phải bận tâm. mà chính là quan sát viên mặt đất sẽ chỉnh lại vị trí của quả bóng thám không.

Từ cuối năm 1953. trại lính Điện Biên Phủ bắt đầu xôn xao lo ngại khi phát hiện Việt Minh đã đưa pháo tới và các phi công đã rất chú ý đề phòng khi đến gần trận địa. Ở phía Bắc thung lũng lòng chảo. một trung tâm đề kháng quan trọng mang tên Gabrielle[1] đã được xây dựng theo đề nghị của không quân. Cụm cứ điểm này được bố trí sát đường Pavie từ Điện Biên Phủ đi Lai Châu cũng góp phần bảo vệ các máy bay. ngăn cản Việt Minh bố trí pháo cao xạ ở đó.

Những sự cố dễ gây ra tai nạn cho máy bay vẫn tiếp tục diễn ra theo nhịp độ cũ. Đó là trường hợp Soulat và Dompnier cùng lái chiếc C119 số 149 tối 31 tháng 12 năm 1953 đã phải bay trở về với một động cơ. Coudon lái máy bay số 149 báo cáo hệ thống hãm kiện hàng bị hỏng làm cho những kiện hàng mang theo rơi trước hạn định. tung tóe khắp mọi nơi bên ngoài bãi thả. Nhất định toàn bộ số hàng này đã rơi xuống trận địa Việt Minh. Hai hôm sau. đến lượt Dompnier lái chiếc C119 số 149 này cũng gặp rủi ro. càng bánh xe không chịu thụt vào khiến cho đội phi hành phải quay lại hạ cánh xuống Cát Bi. Ngày 4 tháng 1 năm 1954, trên chiếc C119 số 136 do Faure lái. hệ thống chuyển

---

[1] *Nằm trên một quả đồi riêng biệt. ít cây còn gọi là đồi Độc Lập.*

hàng bị kẹt ngay trong phía đuôi máy bay và các thợ máy không tài nào gỡ ra được. Sau nhiều vòng lượn với tư thế đuôi máy bay chúc xuống, mũi vểnh lên trời, trương phi cơ đành phải quyết định cho máy bay quay trở về căn cứ.

Một đêm, tôi đang ngủ say bỗng nghe thấy nhiều tiếng súng nổ trong thành phố. Đây là chuyện rất ít xảy ra. Tôi vội chạy ra ngoài nghe ngóng tình hình và được biết, một toán lính lê dương đóng ở trại lính Hải Phòng chếnh choáng say đã nổ súng mừng ngày lễ Thánh Sylvestre.

Ngày 1 tháng 1 năm 1954, tại vùng châu thổ trời rất nhiều mây còn ở Điện Biên Phủ lại nặng trĩu sương mù. Nhưng đến cuối buổi sáng, điều kiện thời tiết được cải thiện, chương trình bay lại bị xê xích, những chuyến bay không thực hiện được vào buổi sáng phải dồn ép xuống buổi trưa, chiều và tối.

Tôi cất cánh lúc 10 giờ 40. Trên đường bay, để tránh cảnh hiu quạnh và đón chào năm mới, trung sĩ Ezan phụ trách điện đài đã mở máy thu thanh, bắt làn sóng phát đi từ đài *Con nhạn* từ Hà Nội, tìm kênh đặc biệt dành cho các lực lượng viễn chinh Pháp ở Viễn Đông, có cả mục nhắn tin. Ví dụ như:

- Tư vụ trưởng N, trung đoàn pháo binh thuộc địa X nghe lời nhắn của người yêu.

- Con chó trong tủ kính giá bao nhiêu? Con chó đen có khoang trắng ấy!

- Trung sĩ X trung đoàn bộ binh thuộc địa N: đừng quên em nhé!

- Hạ sĩ X, tiểu đoàn dù thuộc địa N: đón tin nhắn của mẹ, nhân dịp sinh nhật.

- Vân vân...

Tiếng nói của chuẩn úy trưởng Sahonnet vang lên trong micro:

- Tắt đài đi!

Ezan lập tức vâng lệnh nhưng chuyển sang bắt các làn sóng điện đài dưới mặt đất truyền đi các tin mật của những đơn vị tại Điện Biên Phủ. Tôi được nghe những tiếng lóng. ví dụ như:

- Các tay lái thuyền, lái thuyền, tình hình thế nào?

- Có vẻ yên tĩnh nhưng đêm qua thật là... (một câu văng tục).

Tôi rất ngạc nhiên khi thấy Ezan bắt được cả đài phát thanh và truyền hình Pháp, cho biết ngày hôm qua Quốc hội thảo luận về ngân sách. Trong lòng tôi dấy lên một cảm tưởng đặc biệt khi được nghe tiếng nói từ Paris...

Tôi không rõ Việt Minh có tổ chức lễ Saint Sylvestre không phải của họ hay không hoặc là do đêm trước hoạt động mạnh cho nên trưa nay khi tôi bay đến khu vực lòng chảo đã được Việt Minh đón tiếp nhẹ nhàng, không cần trở chúng tôi nhiều lắm khi chúng tôi thả dù.

Đến 16 giờ ngày 1 tháng 1 năm 1954, tất cả các đội bay tập trung tại phòng án, không phải để uống trà như thường lệ mà là một bữa ăn ngon. Nếu bữa ăn này được tổ chức vài giờ trước đó, tức

là trước chuyến bay thì tốt quá. Rượu arbois và beaujolais dùng vào bữa ăn muộn như thế này có thể giảm chất lượng, nhưng vẫn đem lại an ủi cho những phi công, cũng như rượu sám-banh có thêm trong bữa chiêu. Những loại rượu nho ngon của Pháp nâng đỡ tinh thần người lính. Clément là người vừa lái chiếc C119 số 136 với một động cơ trở về căn cứ, nhận xét như vậy.

Ngày đầu năm nhìn chung cũng chẳng khác gì những ngày thường và do đó chỉ càng làm sống lại nỗi u sầu phiền muộn. Ngoài đội ngũ trong đơn vị, cũng có thể nhìn thấy vài người gọi là đi chơi Tết đang dìm nỗi buồn trong một mái nhà ấm cúng nào đó, đó là cách duy nhất có thể giải thoát khỏi cảnh sầu.

Những chuyến bay vẫn tiếp tục nối theo nhau, hết chuyến bay này đến chuyến bay khác. Ngay chủ nhật 3 tháng 11 năm 1954 đội bay lại rơi vào cảnh đau đớn rụng rời: máy bay được lệnh tha các kiện hàng cho rơi tự do xuống ngay phía trước các tiền đồn. Một lần nữa, hệ thống hãm đã bật mở trước hạn định, toàn bộ các hàng nặng rơi xuống những chiến hào quân bạn dưới đất làm hai người chết, năm người bị thương. Toàn thể đội bay chúng tôi đều tự coi như phạm tội. Đó là một cú chấn động rất đau đớn cho từng người.

Ngày 6 tháng 1 tôi lái chiếc C119 số 573, lần đầu tiên tôi nhận lệnh thả hàng xuống bãi tha phía Nam, trong cụm cứ điểm Isabelle do trung tá

Lalande chỉ huy. Đây là một bãi hẹp, không thuận lợi cho việc thả dù.

Địa hình khu vực bắt buộc máy bay phải tiếp cận từ hướng Nam. Sau khi kiện hàng cuối cùng được vứt xuống, máy bay lại phải rẽ ngoặt, bay về theo hướng Đông. Và đây cũng là bãi chỉ thả dù được vào ban ngày.

Nhiệm vụ của tôi được tiến hành trót lọt, nhưng khi rẽ ngoặt, một động cơ máy bay bị hỏng, phải bay về với một động cơ. Trong ngày hôm đó có hai máy bay gặp sự cố tương tự. Chuyện hỏng động cơ xảy ra quá thường xuyên tới mức sau đó cũng chẳng ai buồn chú ý đến sự cố này nữa.

Ngày 7 tháng 1, mọi người có cảm giác Bộ tư lệnh vận tải quân sự đường không đang chuẩn bị một cái gì đó. Theo thông báo, hôm sau nghỉ bay để thợ máy tổng kiểm tra sửa chữa. Tất cả chúng tôi đều có kinh nghiệm để đoán biết, mỗi khi có chuyện này tức là đã có "một con lươn đang chui trong hốc đá ngầm", nhưng đó là con lươn nào?

Sau đó, chúng tôi được biết rõ, theo những tin tình báo đáng tin cậy, Bộ tổng tham mưu ở Hà Nội được biết, một trung đoàn pháo mặt đất và pháo cao xạ Việt Minh từ Trung Quốc đưa tới đang đi về phía Điện Biên Phủ. Máy bay được lệnh phải làm chậm trễ cuộc hành quân này và tuần tự phá hoại đường 41 ở các trọng điểm, tức là trong khu vực Tuần Giáo.

Các loại B26, Privateer, Packet đã nhận được lệnh ném bom, nhưng đến phút cuối cùng phía Mỹ

không đồng ý cho sử dụng máy bay của họ ném bom napalm như đã dự tính. Thật là đáng tiếc, bởi vì vài chục tấn bom napalm, hoặc vài trăm tấn bom napalm ném xuống khu vực này có thể thiêu cháy, phát quang rừng rậm, làm lộ rõ những đường rừng để tiếp tục ném bom phá hoại. Không thể chờ đợi được nữa, những chuyến bay của C119 lại tiếp tục. Ngày 23 tháng 1 năm 1954, một lần nữa, Tổng tư lệnh Navarre lại đề nghị Mỹ cho phép sử dụng C119 vào việc ném bom napalm. Nhưng mãi đến tháng 3 năm 1954 Lầu Năm Góc mới bật đèn xanh cho việc làm này.

Từ ngày 8 tháng 1 đã có cảm giác Việt Minh chuẩn bị tiến đánh Điện Biên Phủ nhưng không thấy gì xảy ra ngoài việc trung đoàn pháo cao xạ Việt Minh tới bố trí chung quanh tập đoàn cứ điểm.

Hai ngày sau, khi những chiếc C119 Packet tới vùng trời lòng chảo vào hồi 11 giờ 30 phút, lập tức được Việt Minh chào đón bằng một loạt đạn cao xạ 37mm bắn nhanh. Những quả đạn bay vọt lên từng chùm năm quả một, vây quanh máy bay C119. Cũng may mà ngày hôm đó những loạt đạn này đều không trúng đích, chứng tỏ bộ đội cao xạ Việt Minh vừa qua huấn luyện, mới ra quân trận đầu. Chúng tôi không vội vã chờ đối thủ của mình hoàn chỉnh tay nghề. Việc cần kíp lúc này là phải biết tránh đạn cao xạ 37 mm cũng như đã "chơi nhau" với trọng liên 12,7 và cả đạn súng trường 7

mm khi bay thấp. Rất dễ nhận ra loại đạn súng trường này khi nó xuyên thủng lớp tôn của máy bay thành những lỗ nhỏ như cái hoa.

Tôi không rõ là do cao xạ 37 mm của Việt Minh xuất hiện hay là do đột ngột thay đổi thời tiết đã làm tôi phát sốt tới mức lại phải dùng thuốc quinine để làm dịu bớt. Mặc dù rất mệt, tôi vẫn cố bay chuyến thứ hai theo định mức, hạ cánh vào ban đêm.

Sáng 11 tháng 1, tôi cảm thấy trong người dễ chịu hơn đôi chút. Cùng với vài đồng nghiệp, chúng tôi đáp xe tải từ nhà ngủ ra sân bay. Trên đường phố, mật độ lưu lượng giao thông dày đặc, chủ yếu là xe ôtô quân sự chen lấn với xe đạp và xe kéo tay. Đột nhiên, xuất hiện trước mũi xe tải chở chúng tôi một chiếc xe máy quân sự đang đi bên trái, vọt qua mũi xe để lách sang phải. Dĩ nhiên tai nạn xảy ra. Người đi xe máy bị hất tung xuống đất, chiếc xe nặng đè lên làm gãy xương đùi. Quân cảnh lập tức kéo tới lập biên bản, cho đưa người bị thương đi cứu chữa, ghi tên tôi và tên đơn vị, nhưng không giữ tôi lâu vì tôi có thẻ ưu tiên công vụ. Họ hẹn sau khi tôi trở về sẽ thẩm vấn kỹ. Nhưng sau đó, vụ việc này được xóa bỏ vì tòa án quân sự kết luận lỗi do người đi xe máy gây ra.

Xe tải đưa tôi đến sân bay. Tôi lấy dù, túi xách, ký giấy công lệnh sử dụng máy bay rồi cùng toàn kíp phi hành đến chỗ máy bay đỗ. Thợ máy và đồng nghiệp người Mỹ đã hoàn thành việc kiểm tra

chuẩn bị. đang đứng chờ chúng tôi. Tuy nhiên, tôi vẫn đưa mắt nhìn máy bay và số kiện hàng chất trong khoang không biết do còn xúc động về chuyện đâm xe ngoài phố hay do linh tính mách bảo. tôi hỏi thêm ý kiến sĩ quan phụ trách thả dù, người thông thạo về các biện pháp bảo đảm an toàn.

Hai động cơ máy bay được phát động. Do vội vã sợ bị trễ giờ, những việc kiểm tra tiếp theo trước khi cất cánh tiến hành trong khi máy bay lăn bánh. Tôi gọi điện:

- Báo cáo Cát Bi. Packet 573 đây! Nhiệm vụ Castor. Xin phép lăn bánh.

- 573, Cát Bi đây! Cho phép lăn bánh. Đường băng số 07 áp lực không khí mặt đất 29,92 đốt thủy ngân, chú ý điểm cất cánh.

Máy bay lăn bánh tới điểm quy định. Kiểm tra lần cuối cùng. Tôi lại gọi điện:

- Cát Bi, 573 đây! Cho phép được bay theo đội.

- 573! Cát Bi đây. Cho phép cất cánh ngay để bay nối tiếp đội hình. Mặt đất gió lặng.

Tôi đưa máy bay vào đường băng cất cánh, nói:

- 573 cất cánh đây!

Thợ máy trên máy bay tin chắc các cánh quạt đã quay theo nhịp độ ban đầu, liền cầm lấy các thiết bị bơm nước, bơm vào hệ thống làm tăng tốc độ. Tôi từ từ nhả ga bằng tay phải nhằm làm cho máy bay tăng tốc tương đối chậm trước khi rời khỏi đường băng. Tôi lái máy bay đúng theo

đường trục bằng tay trái. Máy bay tăng tốc độ. Khi đạt tới tốc độ 70 dặm một giờ tôi ra hiệu cho người cùng lái kéo cần ghếch mũi máy bay lên rồi tôi cầm lấy cần lái. Máy bay đã đạt tới tốc độ 110 dặm, tôi cất cánh và ra hiệu cho thợ máy nhấc càng, thu bánh xe vào trong bụng máy bay. Đúng lúc đó, một tiếng nổ phát ra từ động cơ trái làm máy bay tụt hẳn xuống. Đã cất cánh rồi không ngừng được nữa. Tôi nhấn bàn chân, giảm bớt độ quay của động cơ bị hỏng. Những tiếng nổ vẫn phát ra. Thế là tôi cho máy bay bay ngược theo chiều gió, theo cách gọi của phi công là "lựa gió mở cờ", rồi phát lệnh báo động.

Trong khoang chứa hàng, các nhân viên thả dù lập tức tháo các kiện hàng, mở hệ thống hãm để hàng hóa tuột dần về phía cửa mở ở đuôi máy bay. Còn tôi bám chặt lấy buồng lái, chân phải nhấn mạnh quá lâu như tê bại. Tôi không cho máy bay bốc lên cao, cũng không tăng thêm tốc độ. Tôi buộc phải để máy bay cân bằng tiến thẳng về phía trước, mọi hoạt động mạnh có thể gây tai họa.

Tôi chờ nghe tiếng động báo hiệu các kiện hàng đã trút ra khỏi khoang chứa để máy bay nhẹ bớt.

Nhưng không! Hàng hóa vẫn kẹt trong khoang. Các nhân viên phụ trách thả dù đang làm gì? Chợt có tiếng gọi trong máy:

- 573 của Cát Bi đâu? Có sự cố gì đấy?

- Động cơ bên trái bị hỏng, hàng hóa bị tắc nghẽn.

Tôi đang bay trên những đám ruộng. Tôi chưa từng bao giờ nhìn thấy những bờ ruộng nhiều đến thế! Rồi máy bay sạt qua một mái nhà tranh. Chúa ơi! Sao mà lâu quá như vậy. Hình như tình trạng này kéo dài mãi không chấm dứt.

Cuối cùng các kiện hàng đã được trút xuống. Máy bay nẩy lên cao. Tôi bắt đầu tăng tốc, tạo đà bay cao thêm nữa. Tốt quá! Tôi đã có thể bay vòng trở lại sân bay:

- Cát Bi đâu? 573 đây! Cho phép ưu tiên hạ cánh.

- 573 của Cát Bi! Được phép hạ cánh! Nhớ bay xuôi chiều gió. Vẫn đường băng 07. Áp lực không khí mặt đất không thay đổi.

Nhưng lại còn sự cố gì trong khoang nữa thế này?

Khi hạ cánh, một xà ngang trong khoang chứa hàng đã rơi xuống các con lăn dùng để trôi hàng ra phía cửa sau, phía đuôi máy bay, làm tắc nghẽn các mâm đặt hàng. Người phụ trách thả dù không ngại nguy hiểm đã phải dùng sức mạnh phi thường lấy búa đập vỡ dây chằng trong khi máy bay lăn bánh trên đường băng hạ cánh.

Tôi bước vào phòng tác chiến. Vài người bạn đã có mặt ở đó chạy ra đón. Mọi người đã biết rõ chuyện vừa xảy ra đối với tôi vì đài kiểm soát không lưu đã thông báo cho các cơ quan an ninh và các đội máy bay. Một người bạn nói:

- Quá là vui mừng được gặp lại cậu.

Người thứ hai tiếp lời:

- Cậu chờ mình bay trở về rồi mở rượu sâm-banh ăn mừng.

Tôi đến phòng chỉ huy. Soulat đang chuẩn bị đi trong khi hoa tiêu của tôi ghi trên sổ công tác: "*Nhiệm vụ không hoàn thành vì lý do hỏng động cơ*". Vốn là người dè sẻn lời khen. Soulat nói với tôi:

- Anh có hai dịp may trong mười trường hợp. Hãy cố tận dụng. Anh đã xử sự đúng như một trưởng phi cơ.

Liền đó. ông nói tiếp luôn:

- Chiếc 552 đang sẵn sàng. Sau khi ăn một chút, anh có thể lại tiếp tục bay.

Trong khi đó, với hai bàn chân và cánh tay tê bại, tôi chỉ biết nói thầm trong bụng:

- Thực là một nghề khốn kiếp!

Vừa mệt, vừa lên cơn sốt. tôi uống liền hai viên thuốc aspirin trước khi ăn. Đến 14 giờ 59 phút tôi lại cất cánh, nhưng vẫn lởn vởn trong óc lời tiên đoán của Soulat "*chỉ có hai dịp may thôi chứ không có dịp thứ ba đâu*".

May mắn làm sao, lời nói này không linh nghiệm. Dù sao tôi cũng muốn kết thúc rất nhanh ngày hôm nay, mặc dù đến tối tôi sẽ phải trả tiền mua rượu ăn mừng, nhiều người bạn đang chờ. Đến 23 giờ tôi mới trở về phòng ngủ sau khi uống cạn rượu. Nhiều người khác không ăn bữa tối cũng uống say.

Chúng tôi là những người trong cuộc không quan tâm lắm đến tình hình thế giới, đã hơi ngạc

nhiên khi thấy được quá nhiều phóng viên chiến tranh chú ý tới và luôn luôn bám sát gót. Trước hết, chúng tôi bị họ quấy rầy. Sau đó, những bài viết của họ đăng trên báo cũng không làm chúng tôi hài lòng.

Một hôm, có một nhà quay phim đến gặp chỉ huy đội máy bay, mang theo mọi giấy tờ cần thiết để có thể bay lên Điện Biên Phủ.

Dù muốn tống ngay anh chàng này ra khỏi cửa, Soulat vẫn buộc phải thực hiện theo giấy giới thiệu của cấp trên và chỉ thị cho tôi đưa anh ta đi.

Tôi đã chở nhà báo kiêm quay phim trên máy bay của mình.

Vài tuần sau, những người bạn thường mê xem phim ở Pháp chạy đến nhà tôi báo cho vợ tôi biết họ vừa nhìn thấy hình ảnh tôi trong phim thời sự.

Đúng là tôi đã được ghi hình khoảng vài giây đồng hồ khi đang cầm lái chiếc C119. Thế là vợ tôi, các con tôi háo hức chờ xem buổi chiếu sau và còn xem liên tiếp ba, bốn buổi tiếp theo nữa.

Bạn tôi là Oustric được lệnh quay về đội bay cũ trong vòng tám ngày. Ngày 12 tháng 1, đội phi hành của đại úy Amanou cũng được thay thế bằng đội bay của đại úy Aumont.

Ngày hôm sau, tuy không phải là ngày thứ sáu 13[1] mà là ngày thứ tư vẫn mang lại rủi ro cho

---

[1] *Theo tập tục mê tín của những người theo đạo Thiên Chúa, thứ sáu ngày 13 là ngày "xúi quẩy", gặp nhiều rủi ro, tai họa.*

phi công Dompnier. Trước khi thả dù, khi máy bay bước vào giai đoạn lượn vòng phức tạp, động cơ bên phải bị hỏng hóc bất thình lình. Phải thả dù vội vã rồi hạ cánh khẩn cấp xuống sân bay Điện Biên Phủ. Dompnier phải đáp một máy bay nhỏ thường xuyên túc trực tại sân bay Điện Biên Phủ về Hà Nội rồi lại bay từ Hà Nội về Hải Phòng. Ngày hôm sau, Soulat bay lên Điện Biên Phủ lái về chiếc máy bay có động cơ hỏng đã được sửa chữa.

Nhằm nới bớt vòng vây Việt Minh đang xiết chặt Điện Biên Phủ, tướng Navarre quyết định mở cuộc hành quân Atlante ở miền Trung Trung Kỳ. Chúng tôi hỏi nhau kiếm đâu ra phương tiện để mở cuộc hành quân này. Lực lượng không quân vận tải đang căng thẳng quá mức, không thể nào đòi hỏi thêm được nữa.

Giữa lúc đó, trong đêm 14 rạng sáng 15, Việt Minh đánh phá kho xăng ở căn cứ không quân Nha Trang là nơi mà đội máy bay cũ của tôi đóng ở đó. Tôi được biết tin này lúc vừa làm xong nhiệm vụ bay trở về, cũng là lúc tướng Lauzin, tư lệnh không quân Đông Dương đến thăm sân bay Cát Bi.

Thật ra là tướng Lauzin đi thanh tra. Vì vậy các đội phi hành không phải làm lễ chào đón. Ông cũng chỉ nói vắn tắt, thiết thực:

- Các bạn hãy tự hào được sử dụng loại C119. Hãy công tác có kết quả hữu ích. Sau này lại trở về với C47. Lúc đó, vẫn cần duy trì cường độ bay như hiện nay.

Đây là cuộc viếng thăm đã làm mọi người thất vọng. Ngay những người lạc quan nhất cũng nghi ngờ, dù tin cậy vào những binh lính chiến đấu trên trận địa. Mọi người thường hỏi nhau: tương lai sẽ như thế nào, tình hình rồi sẽ ra sao?

Chúng tôi nghe tin sẽ được thay thế bằng các phi công dân sự của Mỹ. Vài tờ báo Pháp đã tiết lộ tin này. Vì vậy, những câu tướng Lauzin nói, chúng tôi sẽ chuyển sang lái máy bay C47 càng khẳng định tin đồn trên là đúng.

Cuộc thanh tra của tướng Lauzin cũng không thay đổi gì các công việc, nhiệm vụ của chúng tôi. Một lần, khi đang bay trở về, tôi bỗng nghe tiếng Toricelli (là mật danh đài kiểm soát phi vụ tác chiến ở Hà Nội) gọi cho biết một máy bay khu trục vừa bị rơi ở giữa Châu Yên và Nà Sản, tức là trên đoạn đường tôi đang bay. Toricelli yêu cầu tôi quan sát kỹ mặt đất xem có thấy xác chiếc Bearcat trong rừng hay không. Dĩ nhiên, tôi chẳng nhìn thấy gì cả.

Khi trở về căn cứ, tôi lại được một người bạn cho biết, anh vừa phát hiện thấy một gói thuốc nổ giấu trong các kiện hàng đưa lên máy bay. Làm thế nào mà thuốc nổ lại lọt vào tận đây được. Đó là điều bí mật làm tăng thêm sự cảnh giác không ngừng của chúng tôi. Chúng tôi chắc chắn là Việt Minh đang tìm mọi cách đánh vào các phi công và máy bay. Trong thư gửi vợ ngày 17 tháng 11 năm 1954, tôi viết, mục tiêu số 1 của Việt Minh là vô hiệu hóa sân bay Điện Biên Phủ.

Một khi đường băng bị phá hủy, tức là thành trì Điện Biên Phủ sẽ bị chết.

Không cần phải tốt nghiệp học viện cấp cao về chiến tranh, Việt Minh cũng biết hạ gục được ưu thế không quân đối phương tức là đã giành được phần đầu của chiến thắng.

Ngày 17 tháng 1, Oustric quay trở lại đội bay C119, nhưng các đội bay của Dompnier, Aumont, Secrétant, Flachard phải điều động trở lại đơn vị cũ là C47.

Vấn đề quân số các đội phi hành ngày càng đáng lo ngại. Cuộc hành quân Atlante không cải thiện được tình thế.

Những giờ bay bị dồn lại, những giờ báo động và chờ đợi làm căng thẳng thần kinh, giờ nghỉ thiếu thốn, bữa ăn thất thường, ăn bất cứ ở đâu, bất cứ lúc nào, bất cứ loại thức ăn gì, lại thêm bệnh sốt rét, kiết lỵ, làm những người kém sức chịu đựng ngã gục.

Lại một lần nữa tôi gặp một chuyện lạ khi trở về căn cứ. Đó là một ngày chủ nhật. Khi cắt ngang vùng trời đường 41 ở phía Nam Nà Sản tôi nhìn thấy một đoàn xe ôtô Việt Minh. Tôi lập tức gọi điện báo cáo với Toricelli. Coudon bay sau tôi hai phút chỉ nhìn thấy còn lại có hai xe. Và đến khi chiếc máy bay thứ ba bay tới thì không còn một chiếc xe nào đi trên đường nữa. Có thể nói, chỉ loáng một cái, đoàn xe tải của Việt Minh đã biến

mất. có vẻ như đối phương có nghệ thuật lủi vào rừng nhanh như những con tắc-kè thật sự.

Việt Minh không có cầu hàng không nhưng có một tuyến vận tải đường bộ mà đường 41 là một tuyến quan trọng thiết yếu nhưng không một trận ném bom nào có thể cắt đứt được lâu dài. Họ sử dụng ồ ạt nhiều xe Molotova trên đường. Bên cạnh đó là từng đoàn dân công. Một người dân đi xe đạp thồ có thể chuyển vận một trọng lượng gấp hai lần rưỡi người mang vác. Họ cũng không cần phải tự tiếp tế suốt dọc đường đi vì đã có sẵn một số gạo đựng trong bao vải khoác ngang người dành riêng cho mình. Thực tế chứng minh vận chuyển bằng dân công là cách tốt nhất, rất ít bị tổn hại.

Ngày thứ ba 19 tháng 1, trời đẹp. Tôi ngồi vững vàng thoải mái trong khoang lái, để cho Georges (tên một hệ thống lái tự động) giữ vững phương hướng bay và độ cao, hoa tiêu kiểm tra đường bay, hiệu thính viên theo dõi các thông báo, thợ máy chăm sóc các động cơ và cọ rửa bu-gi.

Tôi đã cất cánh từ sân bay Cát Bi được gần một giờ. Lộ trình do hoa tiêu vạch ra thông thoáng, tầm nhìn tuyệt vời. Máy bay bay theo hướng Tây, mặt trời chiếu sau lưng tôi.

Đột nhiên mắt tôi nhìn thấy những tia sáng nhấp nháy như phát đi từ một tấm gương phản quang. Tôi cho máy bay sà xuống điểm cao có những tín hiệu đó nhìn thấy rõ một người đứng. Máy bay lượn một vòng rồi lại bốc lên cao. Tôi gọi

điện thông báo với Toricelli. Lúc này, đài kiểm tra cũng vừa mới nhận được báo cáo của một chiếc Dakota bay trước tôi, cho biết có một người đang cầu cứu. Sở chỉ huy đã tổ chức cứu nạn. Đó chính là phi công của chiếc máy bay khu trục gặp nạn cách đây hai hôm.

Một máy bay lên thẳng cùng bay với một chiếc C47 mang theo thiết bị cứu thương, cứu nạn, có hai phi đội máy bay tiêm kích yểm trợ đã cứu được Saint Laux. Mấy hôm sau, tôi được nghe anh kể lại câu chuyện rủi ro khi nhảy dù xuống vùng rừng núi này, anh không còn chút hi vọng nào gặp lại quân bạn mà chỉ cố tìm cách thoát khỏi Việt Minh nhất định đang lùng sục. Phải lánh xa chiếc máy bay rơi thật nhanh.

Saint Laux quyết định leo lên một đỉnh núi, nghĩ rằng ở đó sẽ tránh được cả Việt Minh lẫn thú rừng, và có thể đứng đó đợi chờ, hoặc là được cứu thoát, hoặc là sẽ bị chết. Anh đã phải vượt qua rất nhiều khó khăn trở ngại mới vạch ra được lối đi giữa đám cây rừng rậm rạp và phải mất hai ngày mới leo được lên đỉnh núi. Anh thú thật với tôi, lúc đó anh hoàn toàn kiệt sức và không nghĩ rằng còn có thể gắng gượng được nhiều giờ nữa nếu không được cấp cứu.

Sau đợt nắng nóng lại tiếp đến một thời kỳ lạnh giá. Cái lạnh chỉ tương đối nhưng gay gắt vì tiếp ngay cái nóng. Tôi không biết có phải do nóng lạnh chuyển tiếp đột ngột hay không, nhưng cảm

thấy rõ những lúc đó vi khuẩn gây bệnh trong người tôi đang ngủ say lại thức dậy tiến công. Tôi càng thêm lo ngại vì sợ rằng sự mệt mỏi và suy nhược sẽ làm cho tôi không chống đỡ được. Tôi tự nhủ sẽ cố đấu tranh đến cùng, nhưng tôi không muốn mọi người biết tôi đang yếu sức. vì những người không còn khả năng lái được C119 nữa sẽ phải rời đội ngũ này quay về với đơn vị C47 cũ. Soulat đã cố che đậy để tôi có thể giữ vững tay lái C119 mà tôi cảm thấy còn an toàn hơn lái C47.

Ngày 22 tháng 1 có một chiếc máy bay Constellation đáp xuống Hải Phòng. Tôi say sưa nhìn ngắm chiếc máy bay nhà nòi này. Dáng vẻ của nó nổi bật giữa những chiếc máy bay chiến trận. Hình như, một chút hơi hướng của nước Pháp vẫn còn vương vấn bên cạnh sườn máy bay. Nước Pháp xa xôi vẫn đang gắn liền với tất cả mọi dự định của chúng tôi. Nước Pháp đang làm cho chúng tôi chậm gặp lại. Nhưng với chiếc máy bay này có thể bay về Pháp trong một thời gian kỷ lục. Từ Paris đến Sài Gòn chiếc Constellation chỉ bay có ba mươi nhăm tiếng đồng hồ trong khi những chiếc Dakota của phân binh đoàn vận tải quân sự Viễn Đông trên tuyến đường Paris - Sài Gòn mang số hiệu 102 phải lang thang qua các lục địa suốt bốn ngày mới tới được Việt Nam.

Như buộc tôi chấm dứt mơ màng, phải quay trở lại thực tại, một loạt pháo địch bắn vào vùng lân cận sân bay Cát Bi. Tiếng pháo nổ to. Việt

Minh rõ ràng đang mạo hiểm tiến tới sát cạnh chúng tôi. Chúng tôi không còn được phép đi mạo hiểm bên ngoài khu vực an toàn, và những khu vực an toàn này thật ra chẳng bao giờ có cả.

Trong thời gian đó, vùng trời Điện Biên Phủ lại khá yên lặng. Không phải lo lắng lắm về cao xạ Việt Minh như thường lệ, tôi để mắt quan sát mặt đất. Với những ai đã từng nhìn thấy cánh đồng Mường Thanh trong trận nhảy dù ngày 20 tháng 11 năm 1953 thì quang cảnh ở đây hiện nay đã hoàn toàn khác trước. Đất đai hoàn toàn bị xới tung, công sự nổi lên như con nhím, chỗ nào cũng có hầm hố như những hang chuột bên cạnh các công trình phòng ngự. Chỉ riêng dòng sông Nậm Rốm vẫn yên ả trôi, hoàn toàn xa lạ với cảnh tượng đáng buồn này.

Những chiếc dù do máy bay C47 chuyên chở tới Hải Phòng có vẻ như cũng bắt đầu mệt mỏi bởi vì phát hiện thấy có nhiều nếp "vạn" hoặc nhiều chỗ sờn rách.

Ngay khi vừa tới Đông Dương, những chuyên viên kỹ thuật của không quân Mỹ, gọi một cách khác là những thợ máy của chúng tôi đã tỏ ra thích thú đi loại xe máy bánh nhỏ, gọi là scooter. Ngày 23 tháng 1, nhân dịp trở về liên lạc với thủ đô Philippin là Manila, họ đã chất đầy loại xe máy này đến tận mõm chiếc máy bay mang tên Rose Marie, tên một phụ nữ, định làm quà cho các bạn hữu ở căn cứ không quân Clarkfield khi bay tới

giữa biển. một động cơ máy bay bị hỏng trên quãng đường không thể nào hạ cánh được. Để thoát khỏi tình trạng nguy kịch này người Mỹ không còn cách nào khác là trút toàn bộ số xe máy xuống biển làm quà cho cá mập.

Ngày 27 tháng 1. tôi bay trên chiếc C119 số 581 ở vị trí thứ năm trong đội hình. vào lúc 10 giờ 52 phút. Trong máy bay chở sáu tấn đạn. Tôi bay sau Coudon đã cất cánh lúc 10 giờ 47 phút trên chiếc máy bay số 539 và bay trước Clairé lái chiếc 574 cất cánh lúc 10 giờ 57 phút. Trời đẹp, nhưng chỉ một lát sau tôi nhìn thấy dưới máy bay có một thảm mây. mặt trời chiếu sáng trắng như một cánh đồng phủ tuyết. Ánh nắng chói chang. Tôi kéo vành mũ xuống nhưng dù có kính râm, mắt tôi vẫn mỏi.

Đám mây từ từ bốc lên cao hơn nữa. Sau khi tôi bay tới vùng trời Nà Sản thì đội bay chúng tôi đã bị mây hoàn toàn bao bọc. Việc điều khiển máy bay trong tình huống không có ánh sáng, đối với máy bay vận tải không khó khăn gì. Nhưng với hoa tiêu kiểm tra đường bay thì có vấn đề. nếu không nhìn rõ vật chuẩn, cũng không được hướng dẫn vô tuyến thì cứ phải bay mò. Ngày hôm nay. tôi có may mắn không bay đầu cho nên có thể bắt sóng vô tuyến của những chiếc bay trước để có những thông tin bổ ích.

Trần mây đã bám vào đỉnh núi. Lại phải bay xuyên mây và tôi không phải là người duy nhất.

Không có đài kiểm soát ở gần. Người nọ cứ phải nghe tin từ đài người kia để tự tìm ra đường bay thích hợp. Bài học thu nhận được từ trung tâm huấn luyện các đội lái máy bay vận tải dựa trên những phương thức thủ công, trong hoàn cảnh này lại thích ứng hơn là hướng dẫn vô tuyến từ xa. Mặc dù có nhiều khó khăn và trong hoàn cảnh có những diều kiện công tác không chắc chắn, ngày hôm đó vẫn không xảy ra một tai nạn nào đối với chúng tôi.

Khi quay trở về căn cứ, tôi đề nghị đổi chỗ ở, vì những lý do gì mà hiện nay tôi quên mất. Dù sao tôi cũng được rời bỏ phòng sống chung, dọn đến phòng một người. Đây là lần đầu tiên kể từ khi tới Đông Dương, tôi được sống một mình một phòng.

Ngày hôm sau, 29 tháng 1, đến lượt tôi gặp sự cố trên chiếc máy bay số 581. Hệ thống bật hàng một lần nữa bị hỏng. Những nhân viên thả dù vừa mới kéo hệ thống chèn hàng thì sáu tấn gạo chất trong khoang máy bay đã rơi xuống, cách bãi thả Sonia ở phía Nam cụm cứ điểm Eliane tới bốn, năm kilômét. Tôi không biết ai sẽ thu lượm số gạo này. Chắc hẳn là Việt Minh.

Soulat đã to tiếng quở trách khi tôi báo cáo, nhưng tôi còn biết làm gì hơn được. Cũng cần phải nói, bầu không khí trong đơn vị trở nên nặng nề. Các điều kiện công tác đang bào mòn năng lượng. Mọi người làm việc với thần kinh căng thẳng và trong nỗi hoảng sợ ngày càng tăng theo sức mạnh

của pháo cao xạ Việt Minh. Đôi lúc, có những phản ứng gay gắt.

Khi trung úy Flachard trở về. đội máy bay C119 lại tăng lên mười kíp bay.

Tôi vẫn luôn gặp rủi ro với hệ thống thả hàng của chiếc máy bay số 581. Ngày hôm qua chuyến hàng chở theo đã rơi xuống trước hạn định, ngày hôm nay lại mắc kẹt trong khoang rồi bất ngờ rơi xuống giữa doanh trại trước khi các nhân viên phụ trách thả dù có thể can thiệp. May mà tôi được thông báo. ở phía dưới không có ai bị thương.

Các đội bay trên máy bay Dakota cũng có cảnh sống tương tự như chúng tôi, nhưng một số người vẫn còn giữ được sự lạc quan thể hiện trong nét châm biếm hài hước. Trung úy Vitte ở đội Franche Comté là người thuộc loại này. Một lần, anh được giao nhiệm vụ chở theo một nhân vật quan trọng. Đó là một vị đại tá làm việc ở cơ quan bộ tổng tham mưu. Chuyến đi của ông là kiểm tra tận mắt những điều kiện làm việc của các đơn vị không quân để căn cứ vào đó mà khen thưởng hoặc trách phạt.

Vitte là một chàng trai đáng yêu rất tinh ý, thường có dịp là chứng tỏ luôn. Trong lượt đi, vị sĩ quan cấp cao luôn miệng hỏi Vitte và câu trả lời nào của anh cũng đượm nét châm biếm. Đã nhìn thấy thung lũng. Máy bay tiếp cận lòng chảo từ hướng Nam và hạ cánh rất tốt.

Sau khi xem xét mọi thứ cần kiểm tra. máy bay cất cánh trong những luồng đạn trọng liên

12,7 mm Việt Minh. Đúng lúc đó, vị đại diện bộ tổng tham mưu nhích lại gần Vitte yêu cầu anh lái máy bay đi quan sát các vị trí quân Việt. Dù thế nào đi nữa, ý đồ này không phải không nguy hiểm. Vitte đứng thẳng người, nhìn vào mắt thượng cấp, nói:

- Thưa đại tá! Tôi được trả lương tháng chứ không phải trả công từng chuyến bay.

Ngày 31 tháng 1, tôi tìm đọc cuốn sổ ghi các chuyến bay trong tháng của mình. Tôi đã bay bốn mươi tám phi vụ chiến đấu hạng hai, tổng cộng là một trăm sáu mươi giờ ba mươi nhăm phút bay, trên mức trung bình khá. Nhìn chung, tất cả chúng tôi đều gần đạt được mức đó. Nhưng liệu có thể giữ vững bao lâu.

Trong tháng qua, đội máy bay vận tải đã thả xuống lòng chảo 174 tấn/ngày các loại tiếp tế cần thiết.

Lúc 0 giờ 15 phút sáng thứ hai 1 tháng 2, tôi vụt thức giấc vì những tiếng còi hú vang từ những chiếc xe bọc thép đang phóng rất nhanh trên đường phố. Đó là hiệu lệnh báo động. Tôi nhảy xuống giường, vội vã mặc quần áo, đội mũ, cầm súng, chạy ra ngoài. Nhiều sĩ quan cũng như chúng tôi đã có mặt trên hè phố. Chúng tôi không phải chờ lâu. Một chiếc xe tải chạy tới, đưa chúng tôi đến Cát Bi thật nhanh.

Sự cố gì đã xảy ra? Việt Minh tiến đánh căn cứ Đồ Sơn ngay bên cạnh. Cát Bi được lệnh tăng

cường phòng thủ kiểm soát chặt chẽ ra vào. Kiểm tra một lần nữa bãi đỗ trong đó có những máy bay C119 của chúng tôi. Hình như mọi chỗ vẫn yên tĩnh.

Không có gì xảy ra tại căn cứ của chúng tôi cả. Đến gần sáng có lệnh báo yên. Phải làm gì bây giờ? Mọi người kéo tới nhà ăn, ăn lót dạ và chờ giờ cất cánh.

Từ đây, chúng tôi được thông báo một đội đặc công đã thâm nhập vào sân bay Đồ Sơn dùng thuốc nổ phá hủy bốn chiếc máy bay Dakota rồi tiến đến phòng làm lễ của các sĩ quan thì bị tiêu diệt.

Cuộc tiến công bất ngờ này càng chứng minh Việt Minh tìm mọi cách tiến công lực lượng không quân. Điện Biên Phủ chỉ có thể sống được nhờ máy bay tiếp tế. Không phải chỉ tướng Giáp khẳng định, mà các chỉ huy cấp cao nhất của chúng tôi cũng biết rõ điều đó. Nhưng tại sao các vị đó vẫn cứ mở chiến dịch với những phương tiện không quân quá yếu như thế này?

Việt Minh đang tăng sức ép quân sự khắp mọi nơi, nhất là ở Lào. Vận tải đường không liên tiếp không ngừng đòi hỏi đáp ứng, nhưng không thể bay tỏa khắp mọi nơi. Bộ tư lệnh đành phải quyết định dành ưu tiên cho chiến trường Lào, vì vậy phải giảm bớt hoạt động của C119 để chuyển thêm số phi công sang lái máy bay C47. Ngày 2 tháng 2, sáu đội phi hành được lệnh trở về đơn vị cũ là các đội của Magnat, Oustric, Coudon, Uhrig,

Clairé và Flachard. Nhưng ít lâu sau Flachard lại quay về Điện Biên Phủ một nhiệm kỳ ngắn với tư cách là "sĩ quan vận tải đường không" bên cạnh Binh đoàn tác chiến Tây Bắc.

Đội ngũ C119 chỉ còn lại bốn kíp bay của các đại úy Soulat, Rols, Brit và tôi. Chủ yếu việc tiếp tế hậu cần cho Castor giao cho bốn chiếc Packet C119 và những chiếc DC3. Những chiếc Bristol của hàng không dân dụng do các phi công dân sự lái cũng chấp nhận mọi rủi ro khi hạ cánh xuống đường băng sân bay Điện Biên Phủ.

CƠN SỐT VÀ SỰ CHỜ ĐỢI

Việt Minh đang tăng sức ép ở Lào. Lực lượng bao vây Điện Biên Phủ đã định vị. Pháo và cao xạ Việt Minh hoạt động mạnh. Đội "Cọp bay" của Mỹ đến Điện Biên Phủ. Tập đoàn cứ điểm bị cô lập.

Sư đoàn 308 Việt Minh, một trong những sư đoàn thiện chiến nhất của tướng Giáp đã rời Điện Biên Phủ đi về hướng Tây Nam. Những ý đồ của Việt Minh đã lộ rõ: phá cái chốt Mường Sài, tiến về thủ đô Lào để giải phóng phía sau lưng.

Phần lớn các đội máy bay C47 ở Bắc Kỳ phải tập trung vào việc tăng viện cho lực lượng Pháp ở Lào. Mặc dù điều kiện thời tiết xấu lại thêm gió mùa Đông Bắc, thiếu phương tiện chỉ dẫn ngoài việc liên lạc dã chiến, những chiếc Dakota vẫn vượt mọi khó khăn hoàn thành các nhiệm vụ hạ cánh đột xuất xuống các sân bãi tạm bợ đẫm nước mưa và đôi khi bị Việt Minh bắn phá.

Hoạt động tấp nập cuống cuồng về hướng xứ Lào đã diễn ra đúng vào lúc Việt Minh đã hoàn thành bố trí quân bao vây Binh đoàn tác chiến Tây Bắc ở Điện Biên Phủ. Vì vậy, binh đoàn không thể nào cứu viện được cho các vị trí của Pháp ở Lào. Doanh trại Điện Biên Phủ đã bị Việt Minh khóa chặt.

Trung đoàn pháo cao xạ số 367 Việt Minh đã bố trí sáu mươi ba khẩu pháo 37 mm và hàng trăm trọng liên 12,7 ở những điểm cao khống chế các cứ điểm của Pháp và đặt toàn bộ máy bay trên vùng trời Điện Biên Phủ trong lưới hỏa lực. Những pháo thủ Việt Minh coi máy bay là các bia để nhằm bắn, tôi và các bạn tôi trở thành mục tiêu tập luyện. Một lần, chiếc 561 của tôi đã gặp bốn quả đạn pháo nổ ngay phía trước mũi máy bay nhưng đã may mắn thoát chết, tôi đã bị lóa mắt một thời gian và cổ họng se lại, gan ruột cồn cào.

Ngày 3 tháng 2 là ngày Tết âm lịch của Việt Nam. Các nhà của thành phố Hải Phòng đều trang hoàng đẹp đẽ, một không khí lễ hội tràn ngập các phố. Tôi cũng có phần hưởng Tết bởi vừa mới được sử dụng một mình một căn phòng khá đủ tiện nghi, người cuối cùng sống chung đã chuyển đi nơi khác. Gian phòng này đã giúp tôi giữ được tinh thần. Nhưng tôi không thể không nghĩ tới các hạ sĩ quan vẫn còn đang phải sống trong những điều kiện tồi tệ.

Tại Lào, tình hình chiến sự ngày càng đáng lo ngại. Các vị trí đang cần tăng viện và tiếp tế.

Những máy bay Dakota không thể đảm đương được xuể và tại phân ban vận tải đường không miền Bắc đứng đầu là trung tá Descaves không biết đào đâu ra đủ phương tiện để đáp ứng những nhu cầu của ban tham mưu các lực lượng mặt đất. Cuối cùng, phải quyết định tạm thời tách từ đội ngũ C119 bốn chiếc máy bay Packet khỏi những nhiệm vụ hiện hành để chuyển sang phục vụ chiến trường Lào.

Trong tuần đầu tháng 2 năm 1954, những máy bay C119 phải thực hiện một trong hai nhiệm vụ hàng ngày để tiếp tế cho doanh trại Luông Phabang dây thép gai và dây thép bùng nhùng. Ngày 5 tháng 2, Soulat sau khi lái chiếc C119 thả dù cho Luông Phabang trên đường về tìm được lệnh tìm hiểu bãi thả ở Mường Sài để sử dụng. Việc thăm dò cho biết không có khó khăn gì và chúng tôi có thể thả dù xuống bãi này.

Đêm Tất niên âm lịch, tôi ngồi một mình trong phòng, buồn rầu ủ rũ vì bước ngoặt trong tình hình chiến sự. Tôi viết thư bộc lộ tâm trạng với vợ, thổ lộ với vợ niềm cay đắng và nỗi hoang mang của mình. Tôi viết, tôi có cảm tưởng là các vị chỉ huy cấp cao đã quên bài học của cuộc chiến tranh vừa qua: không thể nào tiến hành một cuộc chiến đấu trên mặt đất mà lại không có máy bay. Nếu máy bay giữ vai trò thứ yếu, sẽ không ngạc nhiên khi sau đó tan biến ảo tưởng chiến thắng.

Tôi còn nghĩ xa hơn, hẳn là do tâm trạng trống vắng, khi thấy không quân đang bất lực không đáp ứng được những gì mọi người mong đợi.

Thế nhưng trong chiến đấu không phải chỗ để mà triết lý. Chiến lược là lĩnh vực xuất phát từ bộ tư lệnh tối cao, quân đội chỉ có việc thực hiện phần còn lại, đó là danh dự người quân nhân.

Điều mà chúng tôi thường nghi ngại đã ập đến. Những quả đạn pháo đầu tiên của địch đã rơi vào đường băng sân bay. Việt Minh đã từng sử dụng sơn pháo 75 bắn vào các trung tâm đề kháng ở Điện Biên Phủ, nay lại bắn cả vào sân bay. Ban ngày, những khẩu pháo này được ngụy trang, cất giấu kỹ. Lúc sớm tinh mơ, Việt Minh lại rút pháo về cất giấu, tránh sự quan sát từ mặt đất hoặc từ máy bay. Cái trò "ú tim" này cứ thế kéo dài.

Ngày 7 tháng 2, một chiếc máy bay vận tải quân sự C124 của Mỹ có tên là Globe Master hạ cánh xuống sân bay Cát Bi, bên cạnh những chiếc C119, chuyển các vật liệu hậu cần của những máy bay này. Nhưng máy bay của chúng tôi chẳng thấm vào đâu so với máy bay Mỹ. Nhìn chiếc Globe Master, tôi cảm thấy đôi chút tủi hổ. Rõ ràng người Mỹ có những phương tiện mà chúng tôi không thể cầu cạnh được. Sự xuất hiện của chiếc máy bay này làm cho tôi mơ ước.

Tôi bước vào phòng tác chiến, nhìn thấy một thiếu niên lao công đang quét nhà, vừa làm việc vừa khóc. Tôi rất xúc động.

Chú nhỏ này mới chỉ mười bốn tuổi thế mà đã bị gọi là "tù binh tạm thời, không chính thức" gọi tắt là PIM. Chú bé bị bắt hồi tháng 10 năm ngoái

trong cuộc hành quân Mouette trong vùng núi đá vôi ở miền Nam châu thổ Bắc Kỳ. Tôi không hiểu tại sao nó lại khóc và vì hai bên đều không nói được tiếng nói của nhau nên tôi không hỏi được chuyện để rõ ngọn nguồn. Nhưng có vẻ như sống trong cơ sở của đội bay chúng tôi nó không bị ngược đãi, các nhân viên phi hành tỏ vẻ thân tình với nó và nó được ăn no. Nếu chỉ có tôi với nó, tôi đã thả nó rồi, nhưng chỉ ít lâu sau quân cảnh sẽ được lệnh đi lùng bắt nó

Ngày 11, Soulat cử tôi thay mặt đơn vị dự lễ tang hai phi công lái máy bay khu trục và đại úy Rapinet và trung úy Jouvenel là hai người tôi đã quen biết từ trước. Họ bị rơi ngày 7 sau khi cất cánh từ Xiêng Khoảng trong điều kiện thời tiết tồi tệ để thực hiện một nhiệm vụ yểm trợ hỏa lực tại Điện Biên Phủ. Trong buổi lễ, tôi ghi nhớ mãi hình ảnh hàng trăm chiếc quan tài chất đống trong nhà kho rộng để đợi chuyển về chính quốc. Tôi lại nghĩ đến vợ và các con.

Ngày 12, kíp bay của Magnat lại trở về với đội C119. Tại Điện Biên Phủ, pháo cao xạ và pháo mặt đất ngày càng gây thêm nhiều thương vong. Đạn súng cối rơi vào bãi đỗ máy bay. Một chiếc DC3 bị vỡ bụng ngay trên đường băng. Pháo bắn dữ dội tới mức, mỗi khi bay tới lòng chảo, chúng tôi buộc phải chờ cho các máy bay khu trục khống chế được chút ít hỏa lực địch chung quanh bãi thả dù, lúc đó mới có thể trút hàng xuống.

Ngày 15, kíp bay của trung úy Courrèges trở về. Đơn vị C119 có thêm đội phi hành thứ sáu.

Mọi người bàn tán nhiều về chiến dịch Atlante. Đây là một cuộc hành quân xếp hàng cuối cùng trong thứ tự quan trọng nhưng lại ngốn rất nhiều phương tiện hàng không mà các nơi khác đang cần đến. Chiến dịch kéo dài mãi năm tháng mới chấm dứt bằng một kết thúc bi thảm.

Mưa phùn nặng trĩu vùng đồng bằng, rất ít chuyến bay trở về nào lại không buộc phải xuyên mây để hạ cánh. Còn ở vùng thượng du thì sương mù khô cũng dày đặc, không chỉ hoàn toàn cản trở tầm nhìn ngang mà còn rất mỏi mắt, dù phi công có đeo kính màu. Ánh nắng mặt trời đã hòa tan trong làn bụi mỏng tạo thành một thứ ánh sáng không tài nào chịu nổi mỗi khi cất mảnh kính che mắt lên.

Trên bãi thả vẫn là vũ điệu cũ, máy bay C119 quần đảo với pháo cao xạ, với đạn súng cối của địch và của cả quân bạn, cũng như đạn bắn loạn xạ của máy bay khu trục không cảnh báo trước!

Để tả lại đầy đủ môi trường bay, tôi xin ghi lại đây một cơn đau răng mà những chuyến bay càng làm nhức nhối thêm. Tôi không muốn nghỉ như lời khuyên của nữ bác sĩ nha khoa có mái tóc dài, vàng hoe, xoăn tít, mà tôi đã rơi vào vòng tay chữa chạy của cô ta. Nếu trong những hoàn cảnh khác thì sự có mặt của cô ngay sát bên cạnh tôi không đến nỗi khó chịu như thế này, hỡi ôi! Vào

đúng lúc này, dứt khoát cô đã không làm tôi ưa thích. Và rồi tôi đã chán ngấy cô ta. Mỗi khi máy bay của tôi vọt lên tới độ cao 10.000 feet, vết hàn răng lại bật tung. Vừa mới hạ cánh tôi đã lại phải chạy đi tìm cô để hàn lại. Đến lần thứ ba, cô thoái thác không chữa răng cho tôi nữa, bỏ rơi tôi trong cánh tay lực lưỡng của một bác sĩ nam. Anh này đã hàn chiếc răng của tôi rất khít tới mức khi bay cao gặp không khí loãng vết hàn cũng không bật ra được nữa.

Ngày 17 tháng 2 thời tiết thật tồi tệ. Chiếc máy bay hàng không dân dụng của công ty Air France phải đỗ ở nơi khác. Thật là một điều đáng tiếc vì nó chở theo những thư từ, bưu kiện gửi từ Pháp mà chúng tôi đang chờ đợi, ước mong được nhận.

Mặc dù thời tiết xấu, đại úy Lequennec vẫn hạ cánh được chiếc C47 Dakota xuống Cát Bi. Một đại đội lính không quân bồng súng chào khi máy bay đã đứng im trên đường băng. Ngài Bộ trưởng Quốc phòng Pleven tới thanh tra. Ông đã đến thăm tất cả các đơn vị đóng tại căn cứ số 195 ở Cát Bi. Ông chú ý đến đơn vị C119. Ông hiểu những vấn đề thắc mắc của các nhân viên phi hành. Hình như. ông rất ngạc nhiên về việc quân số thiếu thốn và ông cũng không biết thêm điều gì vì cả sáu đội phi hành của C119 đều đang bay lúc ông tới thăm đơn vị.

Để tránh một chuyến bay thứ hai trong ngày có thể phải tới đêm mới kết thúc với nhiều rủi ro

nguy hiểm, hôm đó người ta đã cắt luôn chuyến bay này một cách đơn giản.

Chúng tôi tranh thủ có thời giờ nhàn rỗi để đi ra thành phố Hải Phòng ăn cơm hiệu. Chúng tôi tới nhà hàng Marseille thuộc loại sang nhất, khung cảnh văn minh, lịch sự, được ngồi chung quanh bàn ăn trải khăn trắng cùng với khăn tay cũng màu trắng. Thực đơn gồm những món ngon như: Xúp, trứng tráng cà chua, cá hầm rượu nho trắng, thịt bò quay, khoai tây rán. Tráng miệng bánh xèo và chuối. Tất cả chỉ hết có 55 đồng Đông Dương (550 phrăng) kể cả tiền rượu vang.

Tối hôm đó, chúng tôi được thoát khỏi cuộc sống nặng nề, nền nếp. Chúng tôi đã bay quá nhiều trong bầu không khí quá căng thẳng. Phải có cách nào đó vượt lên trên sự mệt mỏi thể xác, căng thẳng tinh thần và nếp sống gò bó. Chúng tôi ý thức rõ, cả sự mệt mỏi lẫn cuộc sống căng thẳng đều thật sự nguy hiểm. Trước đây, với tôi, nhựa sống luôn căng tràn trong những cuộc bay, mỗi chuyến là một dịp để tôi hoàn thiện tay nghề. Bây giờ, ngồi trong khoang lái, tôi buộc phải suy nghĩ những gì tôi đang làm bởi vì tôi có thể làm mà không nghĩ. Tôi buộc phải đọc kỹ lịch trình bay mỗi khi cất cánh hoặc sau khi hạ cánh, tôi buộc phải vượt qua sự lệ thuộc lặp đi lặp lại nhọc nhằn chán ngấy này.

Những khoảng thời gian rảnh rỗi đều rất ngắn. Ngày hôm sau tôi phải thực hiện hai phi vụ

tới Mường Sài. Mấy tháng trước tôi đã hạ cánh xuống đây bằng máy bay Dakota. Mường Sài đã từng - tôi nói "đã từng" là bởi vì hiện nay không còn được như trước nữa - là một bản nhỏ đáng yêu, trong một khung cảnh xanh tươi giữa một lòng chảo nối với ba thung lũng. Bản Mường Sài thanh bình, hùng vĩ trên nền núi non rừng rú. Ngay bên cạnh là một đồng cỏ rộng, chung quanh có hàng rào. Đó chính là bãi đỗ.

Vài phút trước khi hạ cánh xuống Mường Sài, tôi mở máy nghe các tín hiệu dưới đất. Có tiếng những đơn vị bộ binh đang nói chuyện với nhau và cả tiếng súng nổ. Tôi nhìn thấy những quả đạn súng cối rơi vào các vị trí quân sự trên mặt đất. Một chiếc máy bay Morane 500 trúng đạn bốc cháy. Nhiều lần, tôi phải cho máy bay vòng ra xa và suy nghĩ, tìm tòi một cánh hạ cánh nhưng không tài nào thực hiện được. Không có cách nào cả, đành phải quay về thôi.

Tôi ổn định đường bay ở độ cao một trăm năm mươi mét. Tôi tìm đường trục để "vứt" những bó dây kẽm gai xuống. Hoa tiêu chỉ cho tôi điểm chuẩn. Hiệu thính viên chui vào khoang chứa hàng để giúp các nhân viên thả hàng cho nhanh. Thợ máy đo nhiệt độ, chỉnh lại các vòng quay cánh quạt. Còn tôi, tôi chăm chú xác định điểm chuẩn để phát lệnh thả hàng vì trên bãi không đánh dấu hình chữ T. Một vài luồng đạn bay sạt qua trước mũi máy bay. Cổ họng và dạ dày tôi như nghẹn lại.

Thả xong hàng. tôi cảm thấy mồm miệng khô đắng. Tôi vội lấy độ cao, rời bỏ khu vực mà các quân bạn đang tiếp tục chiến đấu dưới đất.

Mỗi buổi sáng chúng tôi đều tập trung trong phòng họp hoặc phòng thông tin tình báo, nghe phổ biến tình hình và thông báo khí tượng. Khi hoàn thành nhiệm vụ trở về lại nghe phổ biến tin tức một lần nữa. Bản thân chúng tôi cũng tự theo dõi tình hình. Trên thực tế, từng giờ một, chúng tôi có thể theo dõi diễn biến chiến sự. Nhưng chúng tôi không thể biết được những tin tức tình báo liên quan, bởi vì chúng tôi nằm quá gần trung tâm hoạt động chiến sự, đó là nơi cần phải phối hợp tin tức tại chỗ với tình hình tổng quát. Việc đọc báo, nhất là tờ *Le Monde* có rất nhiều tin, giúp chúng tôi theo dõi sự phát triển của chiến tranh.

Ngày 20 tháng 2 năm 1954, báo chí loan tin máy bay Mỹ có mặt ở Đông Dương. Có lẽ, đó chỉ là những chiếc máy bay do chính chúng tôi lái, bởi vì từ lâu Mỹ đã cho chúng tôi mượn các loại C47 và B26. Báo chí còn xác nhận các nhân viên phi hành dân sự Mỹ sẽ không đến Đông Dương. Cùng trong lúc đó, tôi nhận được thư vợ hỏi đội "*Cọp bay*" là loại máy bay gì vì cô ta đã đọc thấy cái tên này trên báo.

Tuy nhiên, trên thực tế, Bộ tư lệnh không quân Pháp vẫn đang mặc cả với Mỹ để thuê các nhân viên phi hành người Mỹ làm việc trong công ty bay thuê của tướng Chennault đặt trụ sở ở Đài

Loan, lấy tên là Công ty vận tải đường không Trung Hoa, gọi tắt là CAT. Trái với thông tin của tờ *Le Monde* chúng tôi vẫn đang nghe nói sẽ được thay thế bằng các nhân viên phi hành người nước ngoài.

Tôi hơi buồn khi nghĩ sẽ phải quay trở lại lái máy bay Dakota C47. Nhất định tôi sẽ bay và bay nhiều hơn nữa, nhưng ở bên đó tôi sẽ càng rối bận hơn là ở đây. Tôi biết, đội máy bay Béarn đóng ở Gia Lâm thật sự là một xí nghiệp bay.

Trong một số của tạp chí *Match* của ai đó bỏ quên trong phòng làm việc, tôi thấy đăng tin có những chuyện xích mích giữa các phi công Pháp và phi công Mỹ. Làm gì có chuyện đó! Những chuyện xích mích giữa ai với ai? Phóng viên tờ *Match* có lẽ đã nhầm các chuyên viên kỹ thuật Mỹ với các phi công, và cũng có lẽ họ nhầm một số phi công của Pháp là người Mỹ khi các bạn tôi mặc bộ đồ bay, đứng dưới cánh chiếc C119 hãy còn rõ hình ngôi sao trắng là phù hiệu không quân Mỹ chưa bị ba vòng xanh, trắng, đỏ là màu cờ Pháp che lấp.

Đúng là, cũng có lúc quan hệ giữa các đội bay B.26 với C119 căng thẳng. Hai đội máy bay này cũng đóng trong một căn cứ không quân. Để hiểu tình hình giảm sút trong các mối quan hệ của họ, cần phải tìm hiểu những điều kiện công tác của mỗi loại máy bay này.

C119 là loại máy bay chở hàng nặng, phải thả dù hàng từ độ cao bốn trăm đến năm trăm mét, và

thả rơi tự do không buộc dù những kiện hàng từ độ cao một trăm năm mươi mét. Không cần phải là nhà tiên tri cũng biết được, độ bay của chúng tôi khiêu khích lực lượng phòng không Việt Minh, gây cho chúng tôi nhiều phiền toái. Cho mãi tới khi kết thúc chiến dịch, những nhân viên phi hành quân sự của C119 vẫn phải công tác trong những điều kiện như vậy.

Còn các phi công lái máy bay ném bom B.26, nhiệm vụ của họ không phải chỉ thả bom trên đường 41 mà còn phá hủy tất cả các mục tiêu quân sự có thể phá được của địch. Tôi thường nghe nói hiệu quả ném bom tốt nhất là bay ở độ cao gần bốn ngàn mét. Với độ cao này, họ có lợi thế bay trên tầm bắn của pháo cao xạ 37 mm.

Đối với chúng tôi, những người lái C119 Packet, đòi hỏi phải được bảo vệ có hiệu quả. Điều chúng tôi muốn, đó là được sự yểm trợ trực tiếp từ các máy bay B.26 với điều kiện họ phải bay thật thấp để phá hủy tất cả loại vũ khí nào của Việt Minh có thể bắn vào chúng tôi mà chúng tôi thì chẳng có gì để đối phó lại.

Một buổi sáng, trong khi phổ biến tình hình chung vào cuối tháng 2, chúng tôi được nghe khẳng định Việt Minh đã rời bỏ các mục tiêu Mường Sài và Luông Phabang, sư đoàn nổi tiếng 308 đang hành quân về hướng Điện Biên Phủ. Những phi vụ bay lên đây phải tăng gấp đôi. Mọi người nghe và ghi lệnh trong không khí im lặng

trang nghiêm như lễ đạo. Có huấn thị là B.26 và C119 bay xen kẽ nhau. Máy bay ném bom B.26 có nhiệm vụ bảo vệ máy bay vận tải nặng C119. B.26 ném bom các mục tiêu ở độ cao bốn ngàn mét theo chỉ dẫn của đài Binh đoàn tác chiến Tây Bắc, mật danh là "Torri đỏ".

Nghe phổ biến tới đó, Soulat vụt nổi giận, hay là giả vờ nổi giận tôi không rõ, công kích kịch liệt ban chỉ huy đội bay ném bom B.26. Anh to tiếng phẫn nộ, không có lý do gì những chiếc máy bay C119 không vũ trang, khó cơ động trong khi thả dù, bắt buộc phải hạ thấp độ cao xuống bốn trăm mét trong khi những chiếc máy bay có nhiệm vụ bảo vệ cho C119 lại bay ở độ cao gần bốn nghìn mét. Soulat thét lên anh sẽ cấm đội bay C119 bay vào cái lỗ Điện Biên Phủ nếu các máy bay B.26 không bay kèm.

Ông chủ đội Packet đã thắng.

Ngày hôm đó, tôi đã nhìn thấy những chiếc B.26 bổ nhào xuống các vị trí pháo cao xạ và hẳn là các pháo thủ địch phải co cụm lại. Tôi kết thúc việc thả hàng trong khi hai chiếc B.26 bay thấp dưới tầm bay của tôi, mở cho tôi một con đường về giữa những pháo thủ địch đang mắc bẫy. Một người lái B.26 là Lafaye, bạn của tôi. Tôi đã phát hiện sự có mặt của anh và các bạn anh bên cạnh đã làm chúng tôi phấn khởi biết chừng nào.

Tôi cũng nhìn thấy ngay dưới mắt tôi có một chiếc khu trục Hellcat sà xuống thấp bị trúng pháo

cao xạ, người phi công treo lủng lẳng dưới chiếc dù từ từ rơi xuống trận địa Việt Minh.

Đầu tháng 3, đường băng Cát Bi phải sửa chữa lớn vì những ghi sắt lót nền tiếp tục bị gãy dưới sức nặng của máy bay. Đoạn phủ kim loại chiếm tới nửa chiều rộng của đường băng, không dùng được nữa. Các phi công không ngừng được nhắc nhở: lúc hạ cánh phải giảm tốc độ tới mức tối đa và không được hãm phanh đột ngột. Những biện pháp thận trọng đó làm cho hoạt động của máy bay chậm trễ nhiều ngày.

Sau các nhà báo Pháp, đến lượt giới truyền thông Mỹ cũng đến thăm chúng tôi. Ngày 1 tháng 3, Brit lái chiếc máy bay số 559 đưa một đoàn phóng viên truyền hình Mỹ tới. Đến ngày 5 họ mới rời đơn vị. Trong đêm 3 rạng ngày 4 tháng 3, một đội đặc công Việt Minh lọt vào sân bay Gia Lâm là nơi đóng quân của các đội Béarn và Anjou, phá hủy bảy chiếc Dakota.

Sáng ngày 6 tháng 3, một chiếc Packet được lệnh chở hàng nặng vào Sài Gòn, Soulat cử tôi lái chiếc này. Đây là một phần thưởng. Tôi phải đảm nhiệm vừa đi vừa về trong một ngày. Kíp bay của tôi được tăng cường hai thợ máy thuộc lực lượng không quân Mỹ. Trong cuộc sống thường ngày của tôi, đây là một chuyến thay đổi không khí.

Đường bay tới Tân Sơn Nhất không gặp trở ngại gì. Sau bữa ăn nhanh tại đội Anjou, đúng 13 giờ 30 phút, chúng tôi tới chỗ chiếc C119 mang tên

Rose Marie, số 572. Đó chính là chiếc máy bay ngày 23 tháng 1 vừa qua đã gặp trục trặc khi bay giữa biển Đông, phải trút toàn bộ số xe máy chở theo xuống biển.

Người hoa tiêu giơ tay vẫy tôi, báo cho tôi biết trong chuyến này Rose Marie phải chở tới bảy tấn hàng. Lượt về, tôi kiểm tra kỹ khoang chứa, phát hiện một trục trặc có thể làm cho máy bay nặng thêm khi cất cánh. Công việc kiểm tra trước khi bay được tiến hành cẩn thận, các máy được khởi động. Một cánh quạt tỏ ra khác thường. Không thể đùa với chuyện này vì nếu một cánh bị gãy có thể làm liệt máy hoặc quay ngược trở lại.

Với những ba thợ máy, một Pháp, hai Mỹ, mọi chuyện nhanh chóng trở lại bình thường. Tuy nhiên, sự cố này khá nghiêm trọng, cần phải thay cánh quạt. Tôi chạy ngay đến cơ quan có trách nhiệm tại sở chỉ huy phân binh đoàn vận tải đường không ở ngay cạnh sân bay. Tôi cần báo lại tình hình và nhất là phải điện cho đội bay yêu cầu sửa chữa. Tôi rất ngạc nhiên khi thấy cơ quan đóng cửa. Mọi người đang ngủ trưa.

Sĩ quan trực ban khuyên tôi kiên nhẫn chờ đến 16 giờ. Nhịp độ làm việc ở đây không giống như ở Bắc Kỳ. Đúng là vào mùa này, thời tiết tại Nam Kỳ nặng nề hơn ở Bắc Kỳ. Những nhân viên phi hành làm việc tại Sài Gòn, buổi trưa không thể đi chơi phố vì quá nóng, đã ngủ lại sân bay, nơi mát mẻ hơn. Có tới hơn hai trăm xe ô tô của

họ đỗ yên trên bãi xe, nhưng đến 19 giờ thì bãi để xe này sẽ vắng tanh và chỉ nửa giờ sau đó con đường từ sân bay vào thành phố bị cấm ngặt, xe dân sự không được qua lại, chỉ dành riêng cho xe quân sự.

Tôi được điện báo, một " chuyên gia về cánh quạt sẽ tới sửa chữa. Nhưng chờ suốt ngày thứ bảy và cả ngày chủ nhật cũng không thấy ai đến. Thứ hai mới là ngày làm việc. Vị chuyên gia này tháo rời cánh quạt ra xem xét, mang về xưởng để sửa chữa và mãi đến sáng thứ năm mới lắp vào máy bay. Tôi đã hình dung thấy Soulat sẽ nổi cáu như thế nào khi tôi trở về. Ông sẽ coi tôi như kẻ hoàn toàn chịu trách nhiệm về sự chậm trễ này.

Cuối cùng, đến trưa 11 tháng 3, máy bay đã sẵn sàng. Nhưng trước khi bay trở về Hải Phòng, tôi quyết định bay kiểm tra bốn mươi lăm phút trên vùng trời sân bay. Sau đó, chúng tôi bay trở về.

Thời tiết xấu. Khi bay trên dãy Trường Sơn, tôi cảm thấy chiếc máy bay số 572 mà tôi chỉ tin cậy một cách tương đối bị xóc mạnh. Hiệu thính viên cho tôi biết, vùng đồng bằng dày đặc mây mù. Các sân bay Hà Nội và Hải Phòng liên tiếp phát tín hiệu QBI có nghĩa là phải chấp hành nghiêm các nguyên tắc hạ cánh, rồi liền đó là QGO có nghĩa là cấm hạ cánh.

Khi tôi có thể tiếp cận đài kiểm soát không lưu trung tâm tại Hà Nội tới mức có thể nói được

điện thoại vô tuyến, tôi nhận được những thông tin tương tự như Hải Phòng, nghĩa là: trần mây năm mươi mét, tầm nhìn từ một đến hai kilômét, giảm xuống số không dưới mưa. Tôi nghĩ, có thể bay xuyên mây theo trục đường đã ấn định.

Khi quay trở về đơn vị, tôi tới gặp Soulat, trình bày rõ, tôi không hề lẫn lộn giữa "đi công tác" với "đi phép", ông chấp nhận. Hơn nữa, trong ngày hôm nay do trời xấu nên không tiến hành một phi vụ chiến đấu nào. Suốt trong ngày, sân bay Cát Bi chỉ ghi nhận có hai chuyến hạ cánh: đó là chiếc Dakota của đội Franche Comté và chiếc Packet của tôi.

Tôi được nghe kể lại nhiều tin tức. Trước hết, tôi được biết, ngày hôm trước, tức là ngày thứ tư mồng 10 tháng 3, một chiếc C119 số 546 đã hạ cánh xuống đường băng sân bay Điện Biên Phủ. Cách lòng chảo khoảng một trăm kilômét, chiếc máy bay này đã gặp trục trặc về động cơ, phải hạ cánh bắt buộc với một động cơ. Trên máy bay chở sáu tấn xăng dầu.

Việc bay chỉ có một động cơ không đối xứng không thích ứng với máy bay đã gặp trục trặc trong việc thả hàng qua cửa bên hoặc bằng cửa sau. Mặc dù động cơ còn lại vẫn hoạt động tốt, phát huy được sức mạnh tối đa, Magnat là người phi công lái chiếc 546 đã bị hẫng độ cao rất nhanh và buộc phải trút tất cả số hàng mang theo xuống vùng rừng núi. Được nhẹ nhàng, chiếc Packet của

anh mới có thể lấy lại độ cao, vượt lên trên những dỉnh núi phía Đông tập doàn cứ điểm rồi hạ cánh xuống đường bàng có phủ ghi sắt, dù đường băng này ngắn đối với loại máy bay C119.

Magnat quay trở về căn cứ Cát Bi bằng chiếc máy bay nhỏ thường trực trên sân bay Điện Biên Phủ. Chiếc C119 nằm lại Điện Biên Phủ để sửa chữa và sẽ do một người khác lái về sau.

Tôi cũng được nghe tin chi tiết về vụ Việt Minh tiến công sân bay trong đêm 6 rạng ngày 7 tháng 3, khi tôi đang qua đêm đầu tiên tại Sài Gòn trong khung cảnh thanh bình.

Đó là lúc 1 giờ 15 phút sáng. Trung tá Brunet vẫn còn ngồi trong phòng làm việc bỗng nghe thấy một tiếng nổ lớn, tiếp đó là nhiều loạt đạn súng máy. Ông lập tức ra lệnh tăng cường phòng thủ.

Rất khó hiểu là tại sao đặc công lại có thể vượt qua được ba tuyến phòng thủ sân bay bố trí theo ba mức độ:

- Tuyến vành ngoài có các đội tuần tra thường xuyên.

- Tuyến sát vị trí có các lớp hàng rào dây thép gai...

- Tuyến phòng thủ trực tiếp ngay tại các bãi đỗ máy bay và các điểm quan trọng.

Việc phòng thủ sân bay do không quân đảm nhiệm, có tăng cường thêm lực lượng lục quân. Trước và trong đêm sân bay bị tiến công, tiểu đoàn dù thuộc địa số 6 do Bigeard chỉ huy đóng tại căn

cứ Cát Bi. Bigeard đã tới trình diện, báo cáo với trung tá Brunet như sau:

- Kính chào trung tá! Tôi được tướng Cogny cử dẫn đầu đơn vị tới tăng cường phòng thủ sân bay trong vài ngày.

- Không thành vấn đề. Tôi không cần sự trợ giúp của tướng Cogny và cũng ít cần đến bọn lính dù các anh. Ở đây không có nhà chứa gái điếm đâu. Anh đi ngay cho tôi nhờ.

- Thưa trung tá, tôi không chỉ huy nhà chứa gái điếm. Tôi cao một mét tám mươi, nặng bảy mươi nhăm kilô, nếu ngài muốn gây chuyện với tôi, tôi xin sẵn sàng.

Và đêm 6 tháng 3, Việt Minh đã tiến công. Tiếng súng và tiếng lựu đạn tiếp tục nổ ran. Đội đặc công Việt Minh lọt được vào sân bay đã dùng thuốc nổ phá hủy sáu máy bay Morane 500 dùng để liên lạc, quan sát, thám thính và bốn máy bay ném bom B.26. Lính dù của Bigeard đã kéo tới đánh đuổi.

Việc thâm nhập này của quân Việt nhất định đã phải chuẩn bị kỹ lưỡng từ lâu, bởi vì trung tá Brunet chỉ huy căn cứ là người rất cẩn thận, không để xảy ra sự cố ngẫu nhiên. Tình báo cho biết, Việt Minh đã bỏ ra hai tháng để chuẩn bị cho cuộc tiến công này.

Ngày thứ sáu 12 tháng 3, khi tôi bay đi làm nhiệm vụ trở về, tôi thấy một sự ồn ào náo nhiệt khác thường trong phòng làm việc của đơn vị.

Trong phòng, có nhiều người mặc thường phục, nói tiếng Anh theo giọng Mỹ của dân Texas. Mọi người đang thảo luận việc nhanh chóng thay chúng tôi lái máy bay C119. Đó là những tin tức đáng lo ngại, một số người đã từng thăm dò tại phòng làm việc của tình báo quân sự.

Tại Điện Biên Phủ, Việt Minh đang tích cực hoạt động. Pháo địch bắn phá không ngừng những cứ điểm của chúng tôi tại khu vực phía Bắc và Đông Bắc, đạn rơi vào đường băng phá hủy chiếc C119 số 546 do Magnat bỏ lại hai hôm trước. Máy bay cháy bùng, chúc mũi xuống đất, chổng hai thân máy bay lên trời. Toàn thế giới được nhìn thấy hình ảnh này trên bìa tờ báo *Match* hồi đó.

Tại Cát Bi, mọi người nghiêm chỉnh cho rằng Việt Minh đang chuẩn bị tiến công Điện Biên Phủ.

Chính trong khung cảnh bị kích động và lo ngại này, tôi đã làm quen với các nhân viên phi hành đội "*Cọp bay*" còn gọi là đội "*Mãnh hổ của tướng Chennault*".

Tất cả đều nom như những thanh niên bảnh trai, áo sơ-mi sặc sỡ, người cao lớn, súng ngắn Colt đeo trễ bên đùi. Họ đặt sở chỉ huy gần sân bay, ngay sát lối ra vào. Chắc họ cho rằng, từ vị trí này không cần phải lùi xa để xem xét sự kiện và nhất là để thảo luận công việc sắp được giao cho họ. Hệt như những viên tướng đánh thuê ở Italy mà họ là hậu duệ, đó là những con người thực dụng và không hề bối rối khi dấn thân từ cuộc sống hào hoa

vào việc phiêu lưu này. Chỉ có một người nói được tiếng Pháp.

Sếp của họ là tướng Mỹ Chennault đã nghỉ hưu. Trước khi Chính phủ Mỹ tham gia chiến tranh năm 1940, tướng Chennault đã chiêu mộ được khoảng tám mươi phi công đánh thuê cho Tưởng Giới Thạch chống lại Nhật Bản. Sau khi cảng Trân Châu (Pearl Harbour) của Mỹ bị Nhật Bản tiến công cuối năm 1941, lúc đó đội bay của Chennault mới sáp nhập vào lực lượng không quân Mỹ. Chiến tranh kết thúc, tướng Chennault thành lập "Công ty vận tải đường không dân dụng", gọi tắt là CAT tại Đài Loan. Trên sườn những chiếc máy bay già nua cũ kỹ này có sơn hình đầu con hổ đang há mõm nhe nanh. Vì vậy, các phi công đã gọi là "những con cọp bay". Đó là những con người dũng cảm, đáng giá, dám đương đầu với nguy hiểm, tạo vận mệnh từ tham vọng cá nhân.

Việc đội "*Cọp bay*" tới đây là kết quả cụ thể thỏa thuận giữa tổng chỉ huy Đông Dương với Công ty CAT, đại diện là ngài K'Ely. Bản thỏa thuận này được ký ngày 3 tháng 3 năm 1954. Chưa đầy ba mươi sáu giờ sau đó, mười hai phi công trưởng phi cơ, mười hai đồng phi công, một chỉ huy dưới mặt đất và một phụ trách hoạt động trên không đã tới sân bay Cát Bi. Việc thực thi thỏa thuận quả là nhanh chóng.

Việc thuê phi công làm cho chúng tôi nghĩ ngợi, đôi chút ước mơ. Họ được trả lương một tháng

ba mươi ngày là 4.425 đôla, cộng với tiền công tác phí mỗi giờ bay là 70 đôla tính từ chuyến bay thứ sáu mươi mốt. Họ không phải trả tiền thuê chỗ ở, khi đổi chỗ ở và di chuyển được trả tiền bù.

Thời hạn công tác theo giao kèo là ba tháng, sau đó nếu thỏa thuận sẽ ký tiếp giao kèo từng tháng một.

Trong giao kèo ghi rõ, họ không tham gia bất cứ một hoạt động chiến đấu nào như ném bom phá, bom napalm...

NGƯỜI LÁI MÁY BAY VẬN TẢI TRỞ THÀNH CHIẾN BINH KHÔNG VŨ KHÍ

Những đợt tiến công đầu tiên của Việt Minh. Từ ngày 18 tháng 3, đường băng không sử dụng được ban ngày và từ ngày 28 tháng 3, cả ban đêm cũng không sử dụng được. Từ ngày 19 Điện Biên Phủ chỉ thu lượm được một tấn hàng một ngày. Tập đoàn cứ điểm bị sứt mẻ, yêu cầu không quân vận tải cấp cứu.

Chúng tôi chuẩn bị bàn giao cho các phi công dân sự Mỹ. Hôm nay, là ngày 13 tháng 3. Đến ngày 16 chúng tôi sẽ trở về đơn vị cũ để lái máy bay C47.

Trong vòng vài giờ tôi làm phi công hướng dẫn cho trưởng phi cơ người Mỹ Watter. Chúng tôi cùng ngồi trên chiếc Packet số 557, tôi trao tay lái cho người Mỹ. Ông ta đã biết rõ loại máy bay này và tôi không phải can thiệp nhiều lắm khi bay.

Khi chúng tôi tới Điện Biên Phủ, súng phòng không của địch chỉ bắn lên vừa phải, không làm xúc động "con Cọp" đang bay. Tôi chỉ cho viên phi công Mỹ những bãi thả, trục thả dù, và giải thích tôi vẫn thường làm như thế nào khi thả hàng. Mọi việc tiến hành thuận lợi. Có một chi tiết đáng buồn, tức là nhìn thấy số lượng máy bay các loại bay theo tất cả mọi hướng trên thung lũng. Khi tiếp đất, người Mỹ bảo tôi, ông ta có cảm giác như bay giữa một bầy ong, và muốn bay một mình.

Những phi vụ buổi chiều hoàn toàn giao cho đội "*Cọp bay*". Không có phi công Pháp bay kèm, mà chỉ có một hiệu thính viên radio và một hoa tiêu Pháp giúp họ hoàn thành nhiệm vụ, nhưng tiền công không được bằng người Mỹ.

Tôi không rõ Việt Minh có biết những người Mỹ đã tới lái máy bay C119 hay không, hay là một sự ngẫu nhiên, hoặc một hoạt động phối hợp với pháo mặt đất bắn chuẩn bị tiến công, khi những chiếc Packet do đội "*Cọp bay*" lái bay tới thung lũng đã được chào đón bằng một lưới lửa phòng không đủ các loại vũ khí bắn rất mạnh vào họ. Những luồng lửa đạn cực kỳ dữ dội, một chiếc C119 số 137 và 581 vội chuồn khỏi khu vực có cao xạ, bay trở về Cát Bi mà không tiến hành nhiệm vụ thả dù.

Sau khi các phi công Mỹ đã về tới căn cứ, những cuộc tranh cãi ầm ĩ, dài dòng đã bùng nổ, cứ y như họp hội đồng chiến tranh. Cánh phi công

dân sự tỏ vẻ không hài lòng, và cho là đã bị mắc lừa. Quả là trong hợp đồng lái thuê không có điều khoản nào ghi rõ một hệ thống cao xạ phòng không mạnh đang thử thách họ.

Đội "*Cọp bay*" từ chối làm việc, không chịu bay nữa.

Soulat lập tức gọi dây nói báo cáo với Bộ tư lệnh không quân vận tải.

Trước tình hình đó, chúng tôi cũng không cần vội vã chuẩn bị hành lý ra đi.

Trong khi đó, tại Điện Biên Phủ, tập đoàn cứ điểm như bị thác lũ lửa đạn trút xuống. Cụm cứ điểm Béatrice nằm sát đường 41 trong lòng chảo bị đè bẹp dưới sức mạnh của những quả đạn pháo. Hai chiếc máy bay Dakota của đội Béarn đậu ở sân bay bị phá hủy. Lần này, đúng là một canh bạc lớn, và nếu còn có ai đó trong đội bay tỏ vẻ hoài nghi thì bức điện sau đây của tướng Lauzin, tư lệnh lực lượng không quân Pháp ở Viễn Đông đã làm tan biến hết mọi ảo tưởng. "*Bắt đầu từ hôm nay, tình hình Điện Biên Phủ phụ thuộc vào hoạt động đường không. Tôi chấp nhận các rủi ro đặc biệt*".

Nội dung của bức điện khiến chúng tôi sửng sốt, nhất là hai chữ "đặc biệt". Còn có cái gì gọi là "đặc biệt" hơn nữa khi mà hàng ngày chúng tôi vẫn vấp phải lưới lửa phòng không mạnh mẽ của Việt Minh. Chúng tôi cùng có ý thức chấp hành mệnh lệnh, không một ai tìm cách thoái thác

nhiệm vụ. Một người bạn đứng cạnh tôi đã thốt ra một câu kết luận phản ánh đúng nhận xét của mọi người:

- Những thằng trong ban tham mưu không quân. chỉ là những đồ... (văng tục).

Chúng tôi nhận được tin Béatrice đã bị mất trước lúc rạng đông sau cuộc giao tranh giữa một tiểu đoàn phòng ngự với ba trung đoàn Việt Minh. Quả là một ngày chủ nhật rất buồn.

Từ 11 giờ đến 12 giờ 10, năm chiếc máy bay C119 do phi công Pháp lái lần lượt bay lên Điện Biên Phủ. Thời tiết xấu buộc mỗi chiếc phải cất cánh cách nhau mười phút. Ở vùng thượng du đang mưa dông. Những chiếc Packet nặng nề lướt trên vùng trời có những đám mây đọng trên rừng núi. Tôi đã tới gần lòng chảo:

- Castor - Gonio! Packet 557 đây!

- Castor đây! Chào các ngài!

- Castor gửi 557 lời chào ban ngày.

Im lặng một lát rồi tiếng nói từ dưới đất lại vang lên qua điện đài trên máy bay.

- 557 của Castor! Đêm hôm qua chúng tôi rất khốn khổ.

Tôi nghe rõ giọng nói bình tĩnh của những nhân viên điện đài dưới đất, những tiếng nói ngày càng gần gũi hơn đối với tôi. Tôi nghe những tiếng nói của họ và không thể không xúc động khi nhận được những bức điện của họ gửi tới:

- Rất cảm ơn. Ngày mai lại đến nhé!

Tôi tự coi như đại diện cho những người đang chiến đấu trong cảnh khốn cùng với tất cả mọi hiểm nguy và trước cái chết. Tôi đang bay chỉ cách họ khoảng năm trăm mét. Tôi hoàn toàn chia sẻ nỗi niềm đau khổ cùng với họ.

Việt Minh sau trận Béatrice hình như đang lấy lại hơi thở: giữa ngày 14 tháng 3 tình hình tương đối yên tĩnh. Tôi thả xuống gần cụm Eliane toàn bộ số hàng và khi tăng tốc bay vọt lên cao tôi nhìn thấy đường băng sân bay lỗ chỗ hố đạn, những tấm ghi sắt phủ đường vặn vẹo bật tung. Khi bay trở về căn cứ, tôi được tin Việt Minh lại tiếp tục bắn phá tập đoàn cứ điểm rất dữ dội.

Kịch bản ngày hôm trước lại tái diễn. Đạn pháo tập trung bắn vào Gabrielle, một trung tâm đề kháng được coi như người lính gác đứng cạnh bên đường Pavie ở phía Bắc tập đoàn cứ điểm.

Suốt đêm 14 rạng ngày 15 tháng 3, tiểu đoàn 5 thuộc trung đoàn 7 lính bộ binh Angiêri cố sức đẩy lùi những đợt tiến công của đối phương nhưng đến sáng thì bị đánh gục mặc dù đã tiến hành mọi cố gắng để giải vây cho họ.

Ở bên Pháp, vợ tôi được biết tin này khi đọc báo. Về phần tôi, tôi giữ kín không cho vợ biết số hiệu đơn vị đóng giữ Gabrielle. Tôi nghĩ, đây không phải lúc gợi lại kỷ niệm cũ, nhắc đến cái chết của người em trai vợ tôi đã hy sinh oanh liệt dưới lá cờ của trung đoàn 7 bộ binh Angiêri trong trận tiến công thành Belvédère ở Cassino ngày 1

tháng 2 năm 1944 trên đường hành quân tiến về giải phóng nước Pháp khỏi sự chiếm đóng của phát xít Đức.

Sáng sớm ngày 15 tháng 4, một chiếc Dakota chở tới Cát Bi một số nhân viên phi hành người Pháp nhằm lấp lại sự thiếu hụt quân số do các phi công dân sự người Mỹ từ chối bay. Tôi gặp lại Coudon. Anh giải thích đã phải cố gắng như thế nào để khắc phục khó khăn khi một động cơ bị hỏng để bay được tới Hà Nội. Anh cũng cho biết đã bị đánh thức từ 4 giờ sáng để bay tới đây trước khi mặt trời mọc. Và bây giờ họ đã có mặt ở đây, kể cả những người Mỹ. Những phi công dân sự của đội "*Cọp bay*" đã suy nghĩ suốt ngày chủ nhật. Đội trưởng của họ đã thông báo với Soulat: họ chấp nhận lại tiếp tục bay.

Soulat cũng báo cáo lại với Bộ tư lệnh không quân vận tải. Những đội phi hành người Pháp vừa mới tới bổ sung sẽ không bay vội. Một chiếc Dakota sẽ lại đưa họ về đơn vị cũ. Họ đành miễn cưỡng chấp hành các mệnh lệnh trái ngược nhau, bị đưa đi đẩy lại giữa các căn cứ ở Hà Nội và Hải Phòng tùy theo thái độ của người Mỹ.

Tại vùng thượng du thời tiết vẫn xấu. Magnat, Courrèges và Rols bay trước tôi. Tôi nghe thấy họ lần lượt gọi Castor-Gonio (là đài kiểm soát ở Điện Biên Phủ) và có vẻ như không nhận được trả lời. Tiếp đó là những câu trao đổi giữa họ với nhau. Họ đã không bắt liên lạc được với cả đài

kiểm soát không lưu lẫn đài kiểm tra các hoạt động tác chiến. Magnat là người đầu tiên bay tới lòng chảo, thông báo cao xạ ở mức trung bình. các điều kiện thả dù thuận lợi. Chúng tôi lần lượt trút hàng xuống bãi thả mặc dù không nhận được chỉ dẫn từ mặt đất.

Chuyện gì đã xảy ra vậy? Rất đơn giản. Các tháp kiểm soát đường bay và kiểm tra các hoạt động trên không dều đã bị pháo Việt Minh phá tung từ đêm trước, đài kiểm soát không lưu sụp đổ như tòa lâu đài làm bằng giấy bìa.

Trong khi chúng tôi thả dù, có hai máy bay khu trục bị cao xạ Việt Minh bắn rơi. Đó là chiếc Bearcat và chiếc Hellcat của hải quân.

Khi tôi bước vào phòng ngủ đã 22 giờ đêm. Tôi viết thư gửi vợ, báo tin thời tiết xấu đã phản lại chúng tôi. Vì thời tiết xấu nên hôm nay Điện Biên Phủ chỉ nhận được sự yểm trợ hạn chế bằng máy bay. Đạn pháo dối phương "rơi như mưa" xuống cứ điểm. Tôi phát điên lên khi nhìn thấy quân Pháp trong cảnh mưa đạn như vậy. Tôi nghĩ đến hàng trăm binh lính bị thương. Làm thế nào để di tản thương binh? Các phi công lái máy bay C47 cố gắng hạ cánh nhưng luôn luôn không thực hiện được. Tôi viết tiếp cho vợ, cho cô ấy biết tôi còn lo ngại về việc Việt Minh có thể tiến đánh vùng châu thổ sông Hồng. Tôi kết thúc lá thư bằng cách tiết lộ với vợ, ngày mai, nếu thời tiết tốt, sẽ có một chuyến bay thả những kiện hàng quan trọng xuống Điện Biên Phủ.

Hôm sau, tức thứ ba ngày 16 tháng 3, ngày làm việc bắt đầu từ sớm. Lúc 2 giờ 30 phút, tức là đang đêm, có lệnh báo động giữa khi tôi đang ngủ say. Cho tới lúc người công vụ gõ cửa phòng, tôi vẫn cứ tưởng đang trong cơn ác mộng:

- Báo cáo trung úy! Có báo động!

Việt Minh đã táo tợn thâm nhập qua những lớp rào dây thép gai vây bọc căn cứ không quân Cát Bi. Lập tức đơn vị bảo vệ nổ súng ngăn chặn kịp thời. Nhưng cũng phải mất gần một tiếng đồng hồ mới ổn định được tình hình. Đơn vị lính dù của Bigeard không đóng ở đây nữa.

Ngày hôm đó, đội bay được lệnh thả các khẩu pháo và thiết bị vô tuyến xuống Điện Biên Phủ, thay cho những thứ đã bị pháo Việt Minh phá hủy. Rolls bay ở vị trí đầu tiên trên chiếc máy bay số 133 chở một khẩu pháo 105. Tiếp đó là Soulat trên chiếc 562 có nhiệm vụ đặc biệt phải thực hiện thành công bằng được. Đó là thả xuống trung tâm vị trí, gần hầm chỉ huy của đại tá De Castries những thiết bị và các dàn ăng-ten của đài vô tuyến đã bị Việt Minh quét sạch từ hai hôm trước.

Tôi không rõ tại sao đội trưởng Soulat lại bỏ lại người vẫn là đồng phi công và lệnh cho tôi thay thế. Tất cả các bãi thả đều nằm dưới hỏa lực của Việt Minh, phải bảo vệ các kiện hàng chuyên chở trên máy bay bằng mọi cách có thể, kể cả khi đã rơi xuống đất.

Đến buổi chiều, có lệnh hủy bỏ phi vụ của tôi. Nhưng rồi tôi lại được lệnh cùng bay với Rols, vẫn trên chiếc 562, thay thế người phi công vẫn cùng lái với Rols. Magnat bay theo chúng tôi, chở một khẩu pháo 105 khác trong khoang chứa.

Trên vùng trời lòng chảo diễn ra một sự nhốn nháo lớn. Có tới bốn mươi hai chiếc Dakota cất cánh từ các sân bay Gia Lâm, Bạch Mai tại Hà Nội, chở theo những lính dù thuộc tiểu đoàn dù lê dương số 1, tiểu đoàn dù xung kích số 6. Những đơn vị lính dù này đã từ Cát Bi chuyển lên đây từ bốn mươi tám giờ trước. Họ đã từng nhảy dù xuống Điện Biên Phủ ngày 20 tháng 11 năm 1953, được trở về nghỉ sau khi có các đơn vị bộ binh do máy bay chở tới thay thế, nay lại phải lên sống trong cái lỗ Điện Biên Phủ lần thứ hai. Tổng cộng có tới một ngàn lính dù được lệnh nhảy xuống tăng viện cho Điện Biên Phủ trong ngày hôm đó.

Những chiếc C47 bay tới Điện Biên Phủ từ phía Nam, tránh những bãi thả ở phía Bắc là khu vực có bố trí nhiều khẩu pháo của Việt Minh bắn rất chính xác. Chúng tôi thả hàng xuống các bãi phía Nam, nằm ở phía Tây cụm cứ điểm Isabelle, trên một bãi rộng, buộc địch phải tản mát các quả đạn pháo. Hơn nữa, pháo địch ở khu vực này cũng thưa hơn phía Bắc. Cuộc thả dù kết thúc, không bị thiệt hại nhiều lắm.

Mặc dù bắn pháo rất dữ dội, nhưng đến trưa thứ ba 16 tháng 3 Việt Minh vẫn ngừng tiến công

bằng bộ binh. có lẽ do bị thương vong nhiều. Về phía Pháp, binh lính trong tập đoàn cứ điểm được "thổi phồng" tinh thần vì ngày hôm đó đã nhận được không chỉ binh lính tăng viện mà cả súng, đạn và một trạm phẫu thuật phụ.

Ngày 17 tháng 3, tôi được điện báo phải trở lại đội Béarn để bay tới trung tâm an dưỡng của không quân tại Đà Lạt, nghỉ ngơi từ ngày 22 tháng 3 đến ngày 2 tháng 4.

Theo quy định, mỗi nhiệm kỳ phục vụ tại Viễn Đông, nhân viên phi hành được nghỉ mười ngày. Nhà nghỉ đặt tại trung tâm Đà Lạt. Đây là thủ phủ cấp tỉnh ở độ cao một nghìn hai trăm mét, giữa một thảm thực vật phong phú trên những cao nguyên miền Trung Kỳ, là một nơi nghỉ mát tuyệt vời. Thật tình, tôi không quan tâm lắm đến việc nằm trên ghế dài hoặc chơi bài trong khi các bạn tôi phơi mình trước làn đạn. Việc nghỉ ngơi an dưỡng lúc này không làm tôi thích thú, mặc dù trước kia, nếu phải bay tới Nha Trang hỗ trợ cho cuộc hành quân Atlante, tôi rất muốn lên thăm Đà Lạt.

Tôi cũng được biết, những người Mỹ đã lại nhận bay và rất có thể sắp tới chúng tôi sẽ phải chuyển về đơn vị cũ để lái máy bay C47. Hiện nay, chưa có gì bắt buộc tôi phải trả lời ngay có đi nghỉ hay không. Tôi dự định hai hoặc ba hôm nữa sẽ trả lời dứt khoát.

9 giờ 25 phút ngày 17 tháng 3, tôi cất cánh cùng với Soulat trên chiếc Packet số 133, chở theo

một khẩu pháo 105 mm để thả xuống Điện Biên Phủ. Đây không biết đã là khẩu pháo thứ bao nhiêu chúng tôi phải thả xuống cho các pháo thủ của tập đoàn cứ điểm. Trong khi bay, tôi có thời gian bộc lộ với đội trưởng Soulat những do dự, ngần ngại, không biết có nên nhận lệnh đi nghỉ hay không.

Trong phi vụ buổi chiều, Rols và Magnat cùng bay trên chiếc 133. Họ bị pháo cao xạ đón bắn kịch liệt. Một quả đạn xuyên qua sàn máy bay nhưng không nổ, nằm ngay sát bình chứa xăng. Họ đành phải cho máy bay quay trở lại khi còn cách xa bãi thả.

Tình hình Điện Biên Phủ ngày càng tồi tệ. Cụm cứ điểm Anne Marie nằm ở phân khu Bắc lọt vào tay Việt Minh. Như vậy là, bắt đầu từ nay pháo cao xạ 37 mm của Việt Minh đặt trên các quả đồi ở các cụm cứ điểm Béatrice, Gabrielle, Anne Marie thỏa sức bắn vào máy bay Pháp.

Buổi tối hôm đó, Soulat gọi điện cho tôi từ phòng tác chiến:

- Mình hiểu tâm trạng cậu. Mình đã đề nghị giữ cậu ở lại đơn vị.

Tôi nghĩ, bộ tư lệnh sẽ không từ chối.

Trong ngày hôm đó, những người Mỹ thả được bốn khẩu 105 và hai khẩu 155 xuống Điện Biên Phủ.

Ngày 18, tôi phải thả thêm một khẩu 105 mm nữa xuống bãi thả gần Isabelle từ chiếc C119 số

187. Tôi bay tới bãi thả từ hướng Nam. Nhân viên điện đài lại gần, nói với tôi, những người phụ trách thả hàng cho biết máy bay đang bị bắn, hình như là từ các súng phòng không cỡ nhỏ. Tôi không quan tâm lắm. Sau khi thả xong hàng, tôi lái máy bay rẽ ngoặt về phía trái, tăng tốc, bay vọt ra khỏi khu vực nguy hiểm. Dù sao, tôi cũng đã quan sát thấy khẩu pháo đã rơi đúng bãi thả nhưng vừa mới chạm đất đã bị những quả đạn, không biết là đạn súng cối hay pháo 105, bắn tới tấp chung quanh như những hạt mưa rơi xuống ao.

Nhờ trời hửng, thời tiết tốt lại đứng về phía chúng tôi. Những chiếc máy bay ném bom B.26 và khu trục Privateer lại hoạt động tưng bừng. Người phi công Mỹ tên là Watter nói có lý, Cát Bi đúng là một tổ ong. Từ Cát Bi, máy bay ném bom cất cánh đồng loạt bay lên Điện Biên Phủ ném bom các vị trí đóng quân và cả các tuyến đường giao thông của địch. Việt Minh vẫn tỏ ra năng nổ, hành quân cả ban đêm lẫn ban ngày và ngày càng hoạt động mạnh ở ngay vùng châu thổ như chúng tôi đã cảm thấy trong cuộc tập kích vào Cát Bi mấy đêm trước. Các vùng lân cận căn cứ không quân 195 đặt tại sân bay này được tuyên bố là "khu cấm", dân làng bị xua đi nơi khác.

Một số vấn đề mới lại phát sinh. Những kiện hàng, tổng cộng tới một tấn, thả xuống các bãi bị địch bắn, không thể nào thu nhặt được, dù là ban đêm. Việc thu hồi những chiếc dù để gửi về Cát Bi

không thực hiện được. Các kho dù dự trữ không được bổ sung, cứ vơi dần.

Bắt đầu từ ngày 19 tháng 3, những đội bay chúng tôi trên máy bay C119 thực tế đã ngừng tham gia cầu hàng không lên Điện Biên Phủ. Một số phi vụ ưu tiên giao cho đội "*Cọp bay*" người Mỹ.

Ngày 19, chiếc C119 số 133 của Soulat, chiếc 137 của Rols và chiếc 537 của tôi được lệnh chở khoảng hai trăm hành khách từ Hải Phòng vào Đà Nẵng. Đó là những binh sĩ sau đó được thả xuống Cánh đồng Chum và Xiêng Khoảng. Vẫn còn một hoặc hai chiếc máy bay đậu tại Viêng Chăn, sau đó do Magnat và Courrèges lái trên tuyến vận tải nối với Sài Gòn. Sáng 23 tôi được lệnh lái chiếc máy bay huấn luyện nhảy dù. Đợt biệt phái này kéo dài ba ngày.

Tại Điện Biên Phủ, Việt Minh không tiếp tục tiến công nhưng chuẩn bị trận địa bằng cuốc và xẻng. Họ xây dựng một mạng lưới hào giao thông mà các phi công từ trên máy bay nhìn thấy rất rõ nhưng bộ binh dưới đất không tài nào triệt phá được. Pháo binh địch vẫn tiếp tục gây sức ép.

Việc hạ cánh xuống sân bay Điện Biên Phủ ngày càng bấp bênh, lúc được lúc không. Mỗi lần hạ cánh lại đòi hỏi người lái C47 phải tận dụng hết sức lực và tinh thần dũng cảm. Việt Minh từ các vị trí đã chiếm lĩnh có thể quan sát bằng mắt thường, trực tiếp bắn thẳng xuống đường băng.

Nếu đường băng vĩnh viễn không sử dụng được, có nghĩa là tập đoàn cứ điểm sẽ bị bóp cổ, nghẹt thở. Bộ tư lệnh nhận thức rõ điều đó. Nếu máy bay vận tải không thường xuyên đảm bảo nhiệm vụ tiếp tế, có nghĩa là thất bại.

Trong một thông tri của ban tham mưu các lực lượng mặt đất về việc sử dụng máy bay trên vùng trời Điện Biên Phủ có đoạn viết.

"*Chính máy bay vận tải là lực lượng chọc thủng sự bao vây của địch và cứu cho tập đoàn cứ điểm khỏi ngạt thở. Chính máy bay tạo ra những khả năng chiến thắng ở Điện Biên Phủ*".

Thông tri này đã như một lời kêu gọi cấp cứu SOS bằng cách nhìn qua lăng kính việc sử dụng lực lượng không quân vận tải. Làm thế nào mà một chiếc máy bay không vũ trang, bị tật nguyền, không hạ cánh được hoặc không thả dù được thực tế bị giảm sút tới số không mọi khả năng hoạt động hữu hiệu, chỉ như một con rối quay cuồng giữa lưới lửa cao xạ phòng không lại có thể trở thành con bài trong ván bạc bắn giết này được?

Người lái máy bay vận tải thật sự là một chiến binh không vũ khí. Họ phơi mình trước đối phương mà đối phương không có gì phải sợ họ. Họ phanh ngực trước kẻ địch, nhận thức quá rõ mình chỉ làm mục tiêu cho địch nhằm bắn. Cuộc sống quả thật không dễ dàng. Trong giai đoạn cuối của phi vụ, họ chỉ có thể trao số phận cho đức Chúa Trời và Chúa sẽ giải quyết phần còn lại.

Vòng vây của địch phải bị chọc thủng bằng vũ khí. Nếu không làm chủ được ở trên trời thì cũng không thể có được chiến thắng dưới mặt đất.

Những người thừa hành công vụ như tôi cảm thấy niềm đắng cay chua chát khi nhận thức tâm trạng nghi ngờ của lục quân đối với không quân. Họ có một niềm tin mù quáng đặt vào tư lệnh trưởng là đại tá Nicot và các chỉ huy đơn vị. Chính vì tình đoàn kết với các bạn mặt đất mà các phi công lái máy bay vận tải trên trời không muốn là nạn nhân của bệnh dịch tâm lý chiến. Ngoại trừ mọi trường hợp rất hiếm, tất cả chúng tôi đều không muốn bị lây nhiễm, nhưng tinh thần bị tổn thương. Những đội phi hành lái máy bay Packet cho rằng họ thường là nạn nhân của việc phán xử không thích đáng.

Chắc hẳn để chấm dứt tình trạng ngán ngẩm của chúng tôi nên những ngày đầu tháng 4 năm 1954 Bộ tư lệnh Binh đoàn tác chiến Tây Bắc đã gửi đến từng người trong đội bay, mỗi người một bức điện với nội dung như sau:

"*Chuyển tới các đội phi hành C119. Thay mặt những người đang phòng ngự tại Điện Biên Phủ xin gửi tới các bạn lời ca ngợi đã thả dù chính xác*".

Theo lịch của chúng tôi, từ ngày 21 tháng 3 đã bắt đầu là mùa Xuân, nhưng mùa Xuân ở đây thật là ảm đạm. Một bức điện của Soulat khiến tôi suy nghĩ, phải tìm hiểu sự thật. Bộ tư lệnh quân cảnh Sài Gòn vừa mới hạ lệnh truy nã người lái

chiếc xe Jeep số... và đang truy tìm danh tính, lai lịch người lái xe này, hẳn là để trừng phạt.

Chiếc xe mang biển số này đúng là của đội bay của chúng tôi ở Sài Gòn. Vấn đề đặt ra là làm thế nào mà mấy hôm trước, người lái xe này lại từ Cát Bi vượt được hơn một nghìn cây số vào Sài Gòn gây tai nạn. Tôi điện trả lời, có lẽ quân cảnh đã nhầm số biển gắn ở xe.

Rất có thể một ngày nào đó chiếc xe này sẽ được tìm thấy ngay tại thủ phủ xứ Nam Kỳ. Đó đúng là chiếc xe dành riêng cho các nhân viên người Mỹ sử dụng. Và những chàng trai của không quân Mỹ, khi nào muốn tiến hành một cuộc đi dạo mát, vẫn thường vứt hành trang lên một chiếc xe Jeep hoặc xe Dodge nào đó rồi tiện thể đưa cả một hoặc hai chiếc xe này lên máy bay C119 bay từ Cát Bi vào Sài Gòn, thậm chí sang cả Manila-Philippin. Đó là cách rất thuận tiện để họ đỡ phải thuê xe taxi hoặc xích lô.

KHI NHỮNG MÁY BAY VẬN TẢI CHUYỂN SANG NÉM BOM

Binh đoàn tác chiến Tây Bắc tỏ ra bất lực. Chỉ còn một hi vọng duy nhất, đó là tăng cường ném bom.

Sau khi trở về căn cứ ngày 23 tháng 3, tôi chờ báo tin trở lại đơn vị cũ lái máy bay C47, nhưng rất ngạc nhiên khi thấy có thêm nhiều bạn cũ bất ngờ tới đây. Tôi gặp lại đại úy Dompnier, các trung úy Clairé, Coudon, Flachard và Secrétant.

Như vậy là chúng tôi có một đội bay thuộc lực lượng không quân Pháp và mười hai đội lái thuê từ dội "*Cọp bay*" ở Đài Loan. Tổng cộng số máy bay lên tới hai mươi chín chiếc. Việc tăng cường bất ngờ này xuất phát từ kết quả cuộc tiếp xúc giữa tướng Ely, cố vấn Bộ trưởng Bộ Quốc phòng Pháp với Tổng thống Mỹ Eisenhower và các cố vấn thân cận, chủ yếu là đô đốc Radford, Chủ tịch hội đồng tham mưu trưởng liên quân Hoa Kỳ.

Tướng Ely đạt được hai yêu cầu quan trọng: Mỹ đồng ý bổ sung thêm dù và cung cấp thiết bị cho C119 kể cả những thiết bị ném bom napalm.

Và thế là có lệnh chuyển cơ cấu cổ truyền của đội bay chúng tôi từ vận tải hàng hóa sang ném bom. Đại úy Soulat và trung tá Brunet hối hả phối hợp cùng nhau thực hiện nhiệm vụ này. Họ đã dự đoán trước khả năng này và đã có sẵn kế hoạch chuyển đổi chức năng cho C119. Họ cũng nóng lòng suốt ruột vì mãi đến bây giờ mới được bắt tay thực hiện. Những nhân viên vũ khí và các phương tiện đã có sẵn ở sân bay, sẵn sàng đặt dưới sự điều khiển của Soulat. Họ đã làm việc rất tận tụy, điển hình là trung sĩ Lambert, anh tỏ ra rất gương mẫu trong công tác.

Hiếm khi nhìn thấy một phi vụ được chuẩn bị phối hợp giữa máy bay tiêm kích và vận tải như thế này. Hai bên đều ý thức về những điểm thiếu sót của mình nên đã nhờ cậy chuyên viên kỹ thuật giúp đỡ. Thiếu tá Barras, chỉ huy đội ném bom B.26 đã cử một hoa tiêu máy bay ném bom tới giúp trung úy Mainguy là người đang phải làm việc thiếu dụng cụ, tức là thiếu máy ngắm của máy bay ném bom.

Những quả bom được đặt trên mâm trước kia vẫn dùng để xếp các kiện hàng và được đẩy ra ngoài bằng một hệ thống máy móc rất tinh vi mà tôi thường gọi là "cái máy đẩy". Còn hướng thả bom và đường lao đi của bom được thực hiện bằng sự ước

lượng "phỏng chừng" của hoa tiêu. Có thể người ta sẽ cười nhạo, và sẽ là một nụ cười đầy vẻ hoài nghi, không tin chắc, khi phát lệnh "phóng bom"!

Trước kia đã tính đến chuyện hướng dẫn ném bom cho loại máy bay vận tải C119 bằng một hệ thống của máy bay ném bom B26. Nhưng tốc độ hai loại máy bay này khác nhau, không thể sử dụng chung một máy tính. Cũng đã thử sử dụng hệ thống phóng bom của máy bay tiêm kích Privateer nhưng lại xuất hiện những khó khăn phức tạp khác. Cuối cùng, những chiếc máy bay vận tải C119 đã từng dùng nhiều lần để thả hàng, coi như đã trưởng thành, nay được dùng để tự lực thả bom.

Đầu giờ buổi chiều, Soulat chỉ thị chuẩn bị chiếc C119 để cùng bay với Mainguy đi thả bom thử. Bộ tư lệnh lực lượng không quân chiến thuật miền Bắc đã cho Soulat một mục tiêu ném bom ở khu vực đồng bằng. tọa độ XH562- 476. Nhiệm vụ được tiến hành trôi chảy như đã dự kiến.

Khi trở về căn cứ, đội trưởng của chúng tôi triệu tập các nhân viên phi hành và phổ biến nhiệm vụ, không cần những lời lẽ phô trương. Đây là mệnh lệnh ông trao cho đội bay gồm hai phân đội.

- Phân đội 1: Soulat chỉ huy trên chiếc 136; hai cánh biên là hai chiếc 147 của Bertin và 187 của Courrèges.

- Phân đội 2: Rols chỉ huy trên chiếc 537; hai cánh biên là Secrétant lái chiếc 536 và Clairé lái chiếc 186.

- Cất cánh lúc sẩm tối.

- Tập hợp đội hình theo qui tắc cũ.

- Độ cao hành trình cũng như lúc thả bom: 4.000 mét.

Người chỉ huy tốp bay sẽ phát lệnh thả bom đầu tiên. Thả theo từng phân đội với khoảng cách đã ấn định.

Tham dự trận ném bom đầu tiên này cùng với chúng tôi còn có trung tá Brunet ngồi trên ghế đồng phi công, Soulat và một quan sát viên của Bộ tư lệnh không quân chiến thuật là trung tá Fevrier.

Những người lái máy bay C47 vừa mới tới Cát Bi ngày hôm trước, chưa được trở lại lái loại C119. Cùng với các đội phi hành khác, trước tiên họ phải tìm hiểu việc tập hợp đội hình bay ném bom của C119 mà họ chưa từng được thực hiện. Chúng tôi đã lao vào thực tập trong những điều kiện phức tạp: ban đêm, chở nặng và độ cao. Việc hấp tấp và tinh thần hăng hái của nhân viên phi hành đã làm cho chúng tôi mất một chiếc máy bay.

Năm chiếc máy bay đầu tiên bắt đầu cất cánh với khoảng cách ba mươi phút một chiếc. Clairé đã khởi động chiếc máy bay của mình. Khi đạt được tốc độ cất cánh, ông giơ tay ra hiệu cho đồng phi công nhả càng bánh trước. Người lái phụ lại nghĩ đó là hiệu lệnh cho thụt bánh xe vào thân máy bay và lập tức thực hiện. Thợ máy rất ngạc nhiên sửng sốt nhưng không kịp can thiệp. Máy bay trườn trên đường băng cho tới khi tóe lửa mới dừng lại. Cũng

may, nhờ ơn Chúa mà bảy nghìn lít xăng dầu và bốn tấn napalm trong khoang chứa không bị cháy nổ.

Trên trời, tốp bay tập hợp theo đội hình. Các phi công mò mẫm tìm cách ổn định vị trí trên không, trên độ cao mười ba nghìn feet, tức khoảng bốn nghìn mét. Với độ cao này, trời chưa tối lắm. Những cặp mắt quen dần với bóng tối đến chậm. Mặc dù chở nặng, nhưng càng bánh sau đã thụt vào trong thân, máy bay lướt nhẹ nhàng trong không khí theo sự điều khiển của phi công. Việc thay đổi áp suất không khí không gây tác động lớn, chỉ đôi lúc ảnh hưởng chút ít tới cánh quạt. Các máy nổ phải hoạt động tốt.

Dưới ánh trăng mờ, bóng hình những chiếc C119 in trên vòm trời. Phía dưới là một vùng đen kịt. Đó là rừng đêm có Việt Minh hoạt động. Mười phút trước khi tới mục tiêu, trưởng tốp ra lệnh tắt hết đèn báo vị trí bay. Cặp mắt của những người lái hai cánh biên dõi theo bóng hình chiếc máy bay dẫn đầu của người chỉ đạo rất dễ mỏi. Nhiều lúc tôi không thể xác định rõ vị trí chiếc máy bay của mình so với chiếc của đội trưởng.

Soulat ra lệnh chuẩn bị thả bom.

Nhân viên thả hàng nay chuyển sang thả bom bắt đầu nhả dây chằng các thùng bom nhưng vẫn giữ máy hãm không đụng gì đến những sợi dây kim loại đang giữ những trái bom.

Chúng tôi đã bay lên trên thung lũng lòng chảo và khó đoán được những bí ẩn ở phía dưới, chỉ

qua những luồng lửa của đạn pháo đang xé màn đêm mà biết được có hoạt động chiến sự ở mặt đất. Mainguy đã xác định được mục tiêu.

Anh đưa tốp bay vào đường trục tiến công. Sau khi ước lượng góc ném với đường bay, anh ra lệnh "go!"[1].

Vài giây sau khi chiếc máy bay đi trước đã thả bom, phi công lái chiếc sau nhắc lại lệnh "go". Nhân viên phụ trách thả hàng kéo dây đai, bật hệ thống con lăn tuột ra phía cửa mở ở đuôi máy bay, bốn tấn napalm rơi xuống trong khung cảnh thiên nhiên tạo thành một lò lửa khủng khiếp.

Trong khi bom rơi, tôi cũng rơi vào một tâm trạng bối rối. Tôi không thể nào loại khỏi tâm trí hình ảnh khủng khiếp nếu bom rơi lạc sang vị trí quân Pháp và nhất định các bạn tôi sẽ phải trả giá bằng sinh mạng của mình. Tôi cảm thấy có một phần trách nhiệm nếu xảy ra sự việc, tôi đang hoang mang lo lắng. Chỉ mong sao điều đó ít xảy ra.

Ngay đầu giờ buổi sáng làm việc ngày hôm sau, một đại tá Mỹ đã chạy đến phòng làm việc của Soulat nói to:

- Soulat, hỏng rồi! Hỏng việc rồi!

Ông ta có vẻ chưa tiêu tan hết nỗi đau về số phận chiếc C119 số 186 trong ngày hôm qua (đã nhầm thụt càng bánh xe quá sớm, máy bay trườn

---

[1] *"Go" là khẩu lệnh của không quân Mỹ, dùng chung cho các hành động: nhảy dù, thả dù, phóng bom.*

trên đường băng bêtông, bị hỏng nặng). Soulat cố gắng giải thích cho viên sĩ quan Mỹ hiểu rằng "không thể làm món trứng ốp-let mà không đập vỡ quả trứng", và cũng không thể tiến hành chiến tranh mà không chấp nhận rủi ro.

Đây là một sự cố gắn liền với các hoạt động chiến đấu, phải xếp nó vào loại tổn thương trong chiến tranh. Tôi không có cảm giác sau bài "diễn văn" này của Soulat, viên sĩ quan Mỹ có thể ra đi "tâm hồn vui vẻ, thanh thản" để nhắc lại câu nói nổi tiếng của Kronprinz từ hồi trước khi xảy ra chiến tranh thế giới thứ nhất năm 1914 (không thể tráng trứng mà lại không đập vỡ trứng).

Bữa ăn trưa rất vội vã vì có tin tướng tư lệnh không quân Viễn Đông cùng đi với đại tá Nicot tới thăm đơn vị vào đầu giờ buổi chiều.

Tướng Lauzin đã nói chuyện một lúc với đội trưởng Soulat của chúng tôi. Tiếp đó, với thái độ giản dị vốn có, ông huấn thị ngắn gọn với chúng tôi, nhấn mạnh công việc chúng tôi đang thực hiện là rất quan trọng, vận mệnh cuộc chiến ở Điện Biên Phủ phụ thuộc vào chúng tôi, và có ảnh hưởng đến toàn bộ cục diện Đông Dương.

Khi ông ra về, chúng tôi bàn tán một lúc về bài nói của tướng Lauzin. Tuy nhiên, chúng tôi biểu lộ một chút ít dè dặt đối với ông, không trao đổi với nhau được nhiều về giờ cất cánh đầu tiên đã ấn định vào lúc mười bốn giờ. Đại tá Nicot ngỏ ý muốn tham gia một phi vụ vào buổi chiều.

Soulat mời đại tá cùng ngồi trong chiếc máy bay số 187 do Soulat lái. Cùng bay có trung úy Lohisse là hoa tiêu - ném bom thay cho trung úy Mainguy.

Tôi trèo lên máy bay với đôi chút buồn rầu trong tim. Có lẽ do bài nói của vị chỉ huy cấp cao của chúng tôi nhận định thành bại của cuộc chiến là tùy thuộc vào không quân. Nhưng khi ngồi yên chỗ, tâm trạng tôi lại vụt biến đổi. Trong khi tôi đang theo dõi những đợt kiểm tra cuối cùng trước khi cất cánh thì một nhân viên vũ khí đến báo cáo, các thùng bom chưa lắp kíp nổ. Tôi hỏi phải mất bao lâu để khắc phục chuyện bỏ quên đó? Anh ta trả lời, ít nhất phải nửa tiếng đồng hồ. Đối với tôi, thời gian này là quá chậm vì tôi sẽ không thể đuổi kịp đội bay trong đội hình ấn định. Tôi đành phải hủy bỏ chuyến bay với niềm cay đắng trong lòng.

Ngày thứ tư 24 tháng 3 quả là một ngày đen đủi đối với đội bay chúng tôi. Đội trưởng Béarn là đại úy Koenig sau khi thả bom xuống lòng chảo, vừa lấy lại độ cao thì bị trúng một quả đạn cao xạ 37 mm làm máy bay rơi xuống đất rất nhanh. Không một nhân viên phi hành nào có thể kịp nhảy dù.

Hôm trước, một người bạn khác của tôi trong đội Béarn là trung úy Arbelet lái máy bay C47 đã hạ cánh ban đêm xuống dược sân bay Điện Biên Phủ, vừa mới định cất cánh chở theo một số thương binh thì bị trúng một viên đạn súng máy

vào đùi. Thợ máy bị thương nặng. Sau khi được sơ cứu, Arbelet vẫn cố bay được về Hà Nội.

Ngày 25 tháng 3, mười chín phi vụ thả bom napalm được ghi trước tiên trên bảng tác chiến. 9 giờ sáng, bắt đầu thực hiện chuyến đầu tiên với một phi đội gồm ba máy bay. Soulat dẫn đầu với Brunet và Lohisse. Tôi bay ở tốp cuối cùng trên chiếc C119 số 572.

Đến 16 giờ 25 bắt đầu đợt bay thứ hai trong ngày có đại tá Nicot cùng tham gia. Hiện đã có mười dội phi hành người Pháp. Do đó những người Mỹ cũng được nghỉ ngơi dôi chút sau khi đã thực hiện được vài chuyến thả dù.

Khi bay trên vùng trời tập đoàn cứ điểm, tôi chợt nghe thấy vài câu nói lọt vào điện đài. Tôi có cảm giác một chiếc C47 vừa bị trúng đạn. Nhưng sau đó, không được biết gì hơn.

Cho tới khi trở về căn cứ tôi mới được biết kíp bay của đại úy Boeglin trong đội Béarn đã phải hạ cánh khẩn cấp xuống sân bay Isabelle. Mọi người vừa chạy ra khỏi máy bay thì đạn súng cối của Việt Minh phá hủy hoàn toàn chiếc máy bay vừa hạ cánh.

Ngày hôm sau, chúng tôi nhận được những chiếc áo giáp cá nhân mà tôi nghĩ rằng đã loại bỏ từ lâu rồi. Nhưng không. Cái "mốt" mặc áo giáp cho phi công lại trở lại trong lực lượng không quân. Quả là một chiếc áo giáp thật sự, chứ không phải là áo nịt chống đạn thông thường. Bộ áo giáp này có những hai lớp. Lớp bên trong che kín phần thân

trên. Lớp bên ngoài có vẻ như chiếc "tạp dề" của những người làm bếp, tức là che cả đùi trên. Tất cả nặng tới mười bảy kilô. Nhưng người lái máy bay đâu phải chỉ mang có hai lớp áo giáp này. Họ còn phải đeo một dù nhảy trên lưng, nặng mười một kilô, khẩu phần ăn dự trữ phòng lúc bị rơi, túi cứu thương và khẩu súng tự động... Về phần tôi, bất kể thời tiết, nhiệt độ trong ngày như thế nào, tôi vẫn mặc chiếc blu-dông của nhân viên phi hành có các phương tiện cứu sống khi rơi xuống vùng rừng núi. Nhưng liệu trong trường hợp nguy cấp, tôi có thể chạy ra kịp cửa nhảy dành cho nhân viên phi hành được không. Với vị trí của mình trong khoang lái tôi sẽ là người nhảy dù cuối cùng.

Chương trình ngày 26 tháng 3 còn hai chuyến bay thả bom napalm. Buổi sáng, Coudon lái chiếc 536 gặp trục trặc về động cơ, nửa đường phải quay trở lại căn cứ xuất phát. Buổi chiều đến lượt Flachard trên chiếc 562 phải rời bỏ đội hình sau nửa giờ bay, cũng vì nguyên nhân tương tự.

Tuy nhiên Rols còn gặp trường hợp nguy hiểm hơn tới mức không thực hiện được nhiệm vụ thả bom. Vì một nguyên nhân gì chưa rõ, trong khi đang chuẩn bị thả bom thì một nhân viên điều hành phát hiện thấy hệ thống đánh lửa gắn vào bom bị thả lỏng, các cánh quạt nhỏ ở đuôi bom bắt đầu quay từ từ như một điệu múa vòng tròn chậm chạp, đẩy dần kíp nổ vào vị trí phát nổ trong lúc bom napalm hãy còn chất trong khoang máy bay.

Được cấp báo về sự cố này, Rols đã dũng cảm, và cũng có thể nói là rất táo bạo tách máy bay của mình ra khỏi đội hình, sau đó mới trút toàn bộ thùng bom xuống một khu rừng phía dưới.

Ngày thứ bảy 27 tháng 3, một chiếc C47 thuộc đội Sénégal bị bắn rơi. Không một ai sống sót. Tai nạn này làm tôi choáng váng và còn đau đớn hơn mọi người, vì trong số nhân viên phi hành có thiếu úy Thomas, một trong những bạn cũ đã cùng chúng tôi hoạt động trong đội Béarn rồi đội Sénégal từ những ngày đầu thành lập. Đó là một chàng trai rất thân với tôi. Mùa hè vừa qua hai chúng tôi cùng thuộc đội máy bay C47 ở Đà Nẵng.

Chúng tôi cùng sống chung với nhau trong một phòng. Sáng nào anh cũng chạy đi mua nem của những người ngồi bán hàng ngoài phố, tổ chức cho tôi một bữa ăn tự làm lấy, ăn ngay tại giường ngủ. Nếu ngày nay, tôi có được nhiều hình ảnh cuộc sống và hoạt động trong đội bay này cũng là do anh chụp. Sau khi anh tử trận, tên anh đã được đặt cho một con đường trong căn cứ không quân Orléans - Bricy ở Pháp.

Tại Điện Biên Phủ, bất chấp những trận ném bom hầu như diễn ra hàng ngày, những cuộc bắn phá của cả máy bay B.26 lẫn Privateer, và những hoạt động phản kích do lực lượng dưới đất ở ngay tại chỗ tiến hành liên tục, tình hình vẫn không được cải thiện, ngược lại càng tồi tệ hơn. Việt Minh đã đào lấn, tổ chức được mạng lưới chiến hào ngày

càng sát gần các trung tâm đề kháng của Pháp. Ngày nào các cứ điểm phòng ngự cũng bị pháo mặt đất bắn phá. Pháo cao xạ cũng hoạt động không ngừng. Đã có một chiếc Packet do người Mỹ lái, bị trúng rất nhiều mảnh đạn.

Khi bay trở về căn cứ, một lần nữa các phi công dân sự thuộc Công ty vận tải hàng không dân dụng của Mỹ lại họp "hội đồng chiến tranh" rồi tuyên bố với Soulat họ không bay nữa.

Soulat lại diễn lại kịch bản cũ. Ông báo cáo với cấp trên về quyết định ngừng bay của người Mỹ.

Những phi vụ thả bom napalm lại tiếp tục. Không may tôi bị cảm lạnh. Máy bay Packet không có hệ thống điều chỉnh áp lực không khí, và do đó tôi không thể tránh khỏi những hậu quả tai hại nhất là khi bổ nhào từ độ cao bốn nghìn mét. Khi tiếp đất, hai tai tôi ù đặc hầu như bị điếc. Tôi cảm thấy một sự mệt mỏi rã rời cả về tinh thần lẫn thể xác, không còn minh mẫn nữa.

Tôi bay như một cái máy.

Tôi lại được tin, một chiếc C47 nữa bị bắn rơi.

Đó là chiếc do đại úy Dartigues lái. Toàn bộ đội bay không ai sống sót.

Ngày chủ nhật 28 tháng 3, bắt đầu từ lúc 9 giờ 30 phút, chín chiếc máy bay C119 lần lượt cất cánh đi thả bom napalm. Tôi đã kiệt sức nhưng may mắn không được lệnh tiến hành một chuyến bay nào. Lý do là vì thời tiết rất xấu, phải hủy bỏ đợt bay thứ hai vào buổi chiều, trong đó có tôi.

Đêm hôm trước, vào lúc 3 giờ 45 phút, đơn vị tôi lại mất một chiếc C47. Thiếu tá Blanchet vừa được cử làm chỉ huy phó đội Béarn phát hiện sau khi hạ cánh có một chỗ nứt làm rò rỉ dầu từ một động cơ. Thợ máy đã cố sửa chữa, nhưng Việt Minh đã nã đạn phá hủy chiếc máy bay này.

Đó là chiếc máy bay cuối cùng hạ cánh được xuống sân bay Điện Biên Phủ.

Trong đoàn phi hành có Geneviève de Gallard bị kẹt lại ở Điện Biên Phủ, tình nguyện trở thành hộ lý chăm sóc binh sĩ bị thương.

Sáng thứ hai 29 tháng 3, "những con cọp bay" lại thông báo với Soulat, họ đồng ý chấp thuận lại bay lên Điện Biên Phủ.

Soulat lại chơi tiếp phần hai của kịch bản. Ông cầm máy nói, báo cáo với Bộ tư lệnh vận tải quân sự đường không.

Mọi người tự hỏi, lý do thật sự có phải là vì đội bay dân sự người Mỹ muốn nghỉ từ ngày thứ bảy qua ngày chủ nhật để rồi lại tiếp tục bay vào ngày thứ hai hay không? Các chuyên viên kỹ thuật và thợ máy người Mỹ đều được nghỉ cuối tuần như vậy, nay các phi công Mỹ cũng muốn được hưởng theo bạn. Họ được trả lương để bay mỗi tuần bốn mươi tám giờ công vụ, trong khi các đồng nghiệp người Pháp của họ phải bay tới sáu mươi hai giờ hoặc hơn nữa. Cuộc sống của những người Mỹ cũng không tới mức như người Pháp, họ không trực tiếp đương đầu với nguy hiểm và luôn luôn đòi hỏi phụ cấp quá đáng.

Thời tiết trở nên dữ dội. Có bão. Không một loại máy bay nào có thể cất cánh được từ sân bay Cát Bi.

Chúng tôi đã được lệnh báo động, sẵn sàng bay từ buổi sáng. Nhưng rồi tiếp theo lệnh bay lại là lệnh hoãn, cứ thế liên tiếp thay đổi, tới mức chúng tôi phải bảo nhau cảnh giác, đừng nhầm lẫn lệnh nọ với lệnh kia. Cái kiểu báo động rồi lại báo yên liên tiếp hoán vị như thế này rất mệt mỏi hệ thống thần kinh. Mọi người dậm chân tại chỗ trên đường bay bê tông, bàn tán, không thể nào tập trung tư tưởng trong khi tâm trí căng thẳng hướng về phía Tây Bắc. Những giờ phút theo nhau trôi dần và cuối cùng đã kết thúc cả một ngày.

Buổi chiều thời tiết hửng dần ở vùng châu thổ.

Đến 16 giờ, tên tôi được ghi trong danh sách bay đi thả dù cùng với một đội bay người Mỹ. Nhưng còn phải chờ tin thời tiết Điện Biên Phủ có cho phép thực hiện được chuyến bay này không. Cuối cùng, chúng tôi không được phép bay.

Trong cảnh chờ đợi kéo dài tại sân bay Cát Bi, tôi chợt nhìn thấy một chiếc C47, mũi máy bay sơn màu vàng, tức là thuộc đội Franche Canté, hạ cánh một cách khó nhọc. Khi tiếp đất, chiếc Dakota này bay loạng choạng một chút rồi quay ngang, theo kiểu mà các phi công chúng tôi gọi là "xoay ngựa gỗ".

Mọi người chạy đến, nhìn thấy đại úy Bouguereau ngồi trong khoang lái, bị thương nặng

trong chuyến bay thả dù ở vùng đồng bằng, cố lái máy bay trở về rồi gục xuống bên cần lái.

Ngày thứ ba 30 tháng 3 tôi tới đơn vị, nhận thấy không có tên một phi công Pháp nào ghi trên bảng danh sách các phi vụ trong ngày. Mọi việc đã rõ ràng. Công việc của chúng tôi trong đội máy bay C119 đã kết thúc. Ngày mai tôi sẽ trở lại với chiếc Dakota cũ kỹ mà tôi đã bỏ lái từ ba tháng nay. Tôi quay về phòng, chuẩn bị hành lý.

Tại Điện Biên Phủ, trời vẫn mưa liên tục. Mặc dù vậy, Việt Minh vẫn mở một đợt tiến công mạnh, đánh vào mặt phía Đông tập đoàn cứ điểm. Các cụm Dominique và Eliane bị pháo bắn như giã giò và bộ binh tiến công liên tục.

Đến buổi trưa chợt có lệnh báo động. Tất cả các đội phi hành đều được lệnh sẵn sàng cất cánh. Các máy bay đều đã chứa đầy bom napalm.

Trên sân bay Cát Bi mưa vẫn rơi nặng. Có vẻ như chỉ chờ ngớt mưa là phát lệnh cất cánh.

Giờ phút lại trôi dần. Đã hết cả buổi chiều. Cũng như hôm trước, chúng tôi dẫm chân tại chỗ bên đường băng bê tông và kìm chặt sự sốt ruột.

Đêm đã tối. Ở Điện Biên Phủ lính phòng ngự tại Dominique và Eliane 1 cố đẩy lùi các đợt sóng tiến công của Việt Minh. Một lần nữa, họ lại nguyền rủa máy bay đã không lên ứng cứu.

Chúng tôi ăn đồ hộp ngay tại chỗ và tiếp tục nghe ngóng. Đến 22 giờ 15 phút có tiếng chuông reo: Lệnh báo động, sẵn sàng cất cánh trong vòng ba mươi phút.

Nhưng rồi lại có lệnh hoãn bay, nhường cho máy bay ném bom B.26 và máy bay khu trục Privateer của hải quân bay trước.

Trên sân bay Cát Bi, đèn sáng như ban ngày, vang rộn tiếng động cơ của những chiếc máy bay nổ máy tại chỗ và những chiếc máy bay cất cánh. Đến nửa đêm thì sân bay hoàn toàn náo nhiệt trong trật tự. Những giờ phút ấn định cất cánh không thay đổi. Tất cả ba sân bay vùng châu thổ là Cát Bi, Gia Lâm, Bạch Mai đều đặt trong một đồng hồ bay thống nhất để khi cất cánh, các máy bay từ các sân bay khác nhau không vướng phải nhau ở trên trời.

Cuối cùng, lệnh bay được phát. Chiếc máy bay đầu tiên cất cánh vào 24 giờ 30 phút. Khoảng cách giữa các máy bay khi cất cánh là mười phút.

Soulat bay dẫn đầu trên chiếc 187, tôi bay ở vị trí thứ chín trên chiếc 572 mang tên cô nàng Rose Marie.

Đó cũng là chiếc máy bay khóa đuôi. Tôi cất cánh lúc 1 giờ 50 phút. Trên vùng trời thượng du, trời chưa thật quang đãng, đây đó vẫn còn những đám mây bay lang thang.

Bay tới lòng chảo thì vòm trời phủ mây đen kịt, Soulat không thể nào thả bom được. Ba chiếc sau, tức là chiếc máy bay số 147 của Clairé, 557 của Secrétant, 184 của Dompnier cũng trong hoàn cảnh tương tự. Họ buộc phải quay về. Tuy nhiên, theo lệnh từ đài kiểm soát tác chiến họ đã vứt hết những chất cháy nổ này xuống Tuần Giáo.

Tôi hạ cánh lúc 5 giờ 20 phút sáng, trong người chưa hết hoang mang, mệt mỏi vì thức trọn một đêm trắng.

Tôi không thể đứng vững được nữa. Tôi phải nằm liệt trên giường gập trong dội bay từ 15 giờ đến 18 giờ. Chuyến bay sắp tới của tôi được ấn định vào 0 giờ 45 phút.

Vào cuối buổi sáng tôi đã nhìn thấy một chiếc C47 hạ cánh. Tôi gặp lại một trong những bạn cũ thời kỳ còn là học sinh trung học là François Péquin vừa mới đến Đông Dương. Hiện nay, anh là trưởng ban tác chiến của đội máy bay Anjou. Anh phải hạ cánh xuống đây vì máy bay trúng đạn phòng không. Đây là lần thứ hai trong vòng tám ngày máy bay của anh bị đạn.

Chuyến công tác của anh ở Đông Dương khởi đầu như vậy.

Những phi vụ bay đêm được chia cho hai đội với hai nhiệm vụ khác nhau. Năm chiếc đợt đầu thả bom napalm. Ba chiếc bay theo thả các kiện hàng xuống các vị trí phòng ngự.

Những điều kiện khí tượng không hoàn toàn thuận lợi đối với mọi đội bay. Trong năm chiếc "ném bom" chỉ có bốn chiếc nhìn rõ mục tiêu và đã hoàn thành nhiệm vụ thả napalm. Chiếc thứ năm nửa đường phải quay về căn cứ. Ba chiếc "tiếp tế" cũng đều phải quay về nửa chừng mà chưa thả dù được các kiện hàng, trong đó có một chiếc do tôi lái. Chuyến bay đêm hôm đó cực kỳ vất vả. Tôi bay tới

lòng chảo trong một bầu trời vẩn đục, thường xuyên có những tảng mây khiến cho mắt tôi như mù tịt. Bay cách mặt đất bốn trăm mét vẫn chẳng hơn gì. Dưới đất là những ánh lửa của các trận giao tranh, trên trời là những luồng đạn phòng không. Tuy vậy, pháo cao xạ của địch bố trí phân tán, đạn pháo 37 mm thường nổ tung trong những đám mây. Tôi không nhìn thấy dấu chữ T trên bãi thả. Tôi bay đi, bay lại, những tảng mây cũng bay qua bay lại chung quanh tôi, vây bọc chiếc máy bay của tôi. Tôi mò mẫm tìm bãi thả dù như một kẻ mù dở, tới mức suýt đâm vào núi. Tôi cảm thấy không dễ chịu chút nào.

Tôi được biết, hôm qua và hôm kia cụm Dominique là sân khấu diễn ra những trận giao tranh kinh khủng. Làm thế nào lính bộ binh giữ vững được trận địa giữa cuộc chiến ác liệt như vậy? Vừa bay, tôi vừa cố hình dung những gì đang diễn ra phía dưới.

Sau khi đã quay cuồng suốt nửa giờ trong cơn ác mộng, tôi đành làm theo hai người bay trước là Magnat và Dompnier, tức là mang trở lại gánh hàng đạn pháo 105 về nhà. Khi tôi quay về tới vùng châu thổ đã 5 giờ sáng. Trời vẫn đầy mây.

Khi bước vào phòng tác chiến báo cáo, tôi rất ngạc nhiên gặp bà Brunet là vợ đại tá chỉ huy trưởng và bác sĩ viện trưởng quân y tại căn cứ. Hai người chào đón chúng tôi bằng nụ cười và bắt tay từng người một. Tôi coi đó là một chuyện kỳ cục cốt để gây ấn tượng khác với thường lệ.

Bà Brunet đã chuẩn bị cho chúng tôi những chiếc bánh ngon, những đồ uống nóng. Cả hai đều tỏ ra ân cần, chu đáo mang đến cho chúng tôi sự động viên về tinh thần và thể chất. Bác sĩ còn xem họng, nghe tim, đo huyết áp cho chúng tôi. Ông xác định chúng tôi đều suy nhược toàn thân do làm việc quá sức, lại căng thẳng tinh thần vì lo lắng dẫn đến kiệt sức.

Sau khi nghỉ ngơi vài giờ, tôi lại viết thư cho vợ như vẫn làm hàng ngày. Tôi kể lại cho vợ nghe chuyến bay mệt lả vừa qua, nhưng nhấn mạnh, phi vụ này không đáng kể so với những người lính bộ binh đã bốn tháng chiến đấu trong hầm hố, chỉ có thể dựa vào chính bản thân và sống được nhờ năng lực phi thường. Tôi đề nghị vợ cầu Chúa phù hộ cho những người lính bộ binh hoặc cho chúng tôi một chút thời tiết tốt đẹp để chúng tôi có thể duy trì được chiếc cầu hàng không đang bị pháo cao xạ và điều kiện khí tượng cản phá.

Thứ sáu, ngày 2 tháng 4. Tôi cất cánh cùng với Soulat vào lúc 2 giờ 10 phút trên chiếc máy bay số 187. Rols bay trên chiếc 155 cất cánh sau chúng tôi 20 phút. Cách xa hơn nữa là ba chiếc máy bay thả bom napalm, tuần tự cất cánh lúc 5 giờ 25, 5 giờ 45 và 6 giờ 05 phút.

Soulat lượn tròn trên lòng chảo nhưng vẫn không xác định được bãi thả dù. Chúng tôi rất bị vướng víu bởi chiếc Dakota thả pháo sáng suốt từ chập tối đến tận sáng. Từ mặt đất, mỗi khi quan sát

viên phát hiện thấy những cuộc vận chuyển đáng nghi hoặc khi có những tiếng súng nổ bất ngờ, "Torri đỏ" lại yêu cầu thả pháo sáng. Từ trên máy bay Dakota, nhân viên phụ trách theo lệnh của hoa tiêu ném một quả bom nhỏ xuống. Vài giây sau, quả bom nổ, tỏa ra một luồng ánh sáng chói lọi soi rõ cánh đồng có những bóng hình mờ ảo đung đưa theo nhịp quả pháo sáng buộc ở đầu dây dù.

Chính những quả pháo sáng này đã gây tác hại cho chúng tôi. Ánh sáng làm cho chúng tôi nhìn rõ Việt Minh như ban ngày. Nhưng Việt Minh cũng thấy rõ máy bay của chúng tôi vì chính tôi nhìn thấy những luồng lửa đạn từ mặt đất bắn lên khắp mọi phía. Lợi dụng khoảng tối giữa hai quả pháo sáng, Soulat liều mạng bay tới khu trung tâm rồi trút vội các kiện hàng xuống.

Chúng tôi hạ cánh xuống Cát Bi lúc 6 giờ. Đến khi trời hoàn toàn sáng rõ thì những chiếc C119 thả bom napalm cũng lần lượt hạ cánh. Đây là những đợt thả bom cuối cùng được trao cho loại máy bay vận tải C119. Họ đã thả được tổng cộng chín mươi tám quả bom napalm, dung lượng mỗi quả mười ga-lông, mỗi ga-lông tương đương 3,75 lít xăng.

LÒ LỬA CUỐI CÙNG

Cuộc chiến phát triển tại Điện Biên Phủ. Việt Minh chiếm được một phần đường băng sân bay. Thả dù tăng viện vẫn tiếp tục ban đêm. Những bãi thu lượm cuối cùng bị Việt Minh chiếm. Phải thả dù xuống khu vực trung tâm sở chỉ huy.

Ngày 28 tháng 3, sau khi chiếc C47 cuối cùng hạ cánh được xuống sân bay Điện Biên Phủ, tình trạng do Việt Minh gây ra buộc Bộ tư lệnh không quân vận tải phải diều chỉnh lại một số phương thức sử dụng máy bay.

Như tôi đã viết ở phần trên. từ 19 tháng 3, Binh đoàn tác chiến Tây Bắc chỉ có thể thu lượm được mỗi đêm khoảng một tấn hàng, mặc dù các bãi thả ở ngay sát các trung tâm đề kháng. Hỏa lực của địch làm cho việc thu lượm rất khó khăn.

Cũng từ ngày đó, theo yêu cầu của Binh đoàn tác chiến Tây Bắc, máy bay C119 ngừng việc thả những kiện hàng nặng. Việc này dẫn đến hậu quả là phải tăng cường hoạt động của C47. Ngày 25

tháng 3, những yêu cầu thả dù của Bộ tư lệnh lục quân đã vượt quá khả năng đáp ứng của Bộ tư lệnh không quân vận tải. Ngoài ra còn gặp một khó khăn lớn là thiếu người điều khiển. Số nhân viên phi hành hiện có chỉ vừa đủ cho số máy bay đang hoạt động. Tình trạng này làm cho C119 cũng thiếu số phi công thứ hai, gọi là đồng phi công vì phải giữ lại đơn vị cũ để làm lái chính cho C47.

Không phải là hiếm khi thấy một số chiếc C119 chỉ có một người lái trong khi thông thường phải có hai đồng phi công.

Đại đội tiếp tế đường không của trung úy Gain đóng ở Cát Bi phụ trách việc đóng gói các kiện hàng một tấn. Ông đã phân nhỏ ra thành mười kiện hàng, mỗi kiện một tạ. Như vậy dễ thả dù và cũng dễ thu lượm. Từ ngày 1 tháng 4, máy bay C119 lại tiếp tục thả hàng bằng những kiện nhỏ.

Để giảm bớt những rủi ro cho máy bay C47 là loại máy bay rất dễ trúng đạn cao xạ và ngày càng khó tránh khỏi nếu như tiếp tục duy trì những điều kiện thả dù như cũ, Bộ tư lệnh không quân vận tải quyết định cho phép C47 bay thả dù ở tầm cao trung bình, tức là từ sáu đến tám ngàn feet, tương đương với trên hai ngàn, dưới ba ngàn mét. Như vậy là phải có những thiết bị mở dù chậm.

Còn tầm cao thả hàng của C119 vẫn không thay đổi. Để tránh rủi ro cho C119 trong lúc thả dù lại bay thấp hơn C47, Bộ tư lệnh quyết định không sử dụng hai loại máy bay này cùng thả dù trong

một lúc. Nhưng không phải lúc nào cũng thực hiện được. Những dự kiến này chỉ nằm trên lý thuyết. Khi các cứ điểm đòi hỏi ưu tiên yểm trợ hỏa lực đường không, vùng trời Điện Biên Phủ nhanh chóng bão hòa các loại máy bay chiến đấu, máy bay C119 không thể nào bay xen kẽ để thả dù.

Vào lúc quá nửa đêm ngày thứ hai 5 tháng 4, máy bay Packet được lệnh đi làm nhiệm vụ thả hàng ở Điện Biên Phủ trong khoảng thời gian ba tiếng đồng hồ. Chiếc C119 số 187 do Soulat lái cất cánh đầu tiên lúc 0 giờ 45 phút. Coudon bay trong chiếc cuối cùng, số 136, cất cánh lúc 3 giờ 45 phút.

Mỗi chiếc máy bay xuất phát cách nhau hai mươi phút. Trong hoàn cảnh ban ngày, khoảng cách này là cần thiết, vừa đủ để máy bay chiến đấu tiến hành yểm trợ hỏa lực khẩn cấp mà không vướng víu lắm đến máy bay vận tải. Nhưng đây lại là ban đêm. Thời tiết xấu, phải dự tính trước việc bay xuyên mây khi tới vùng trời Điện Biên Phủ và có thể phải xuyên mây ngay từ khi cất cánh ở Cát Bi. Hơn nữa, tại thung lũng lòng chảo, những lúc trời nhiều mây thấp từ máy bay nhìn xuống tối đen như hũ nút. Vậy mà C119 vẫn cứ phải bay lượn ở độ cao một ngàn năm trăm feet, tương đương với gần năm trăm mét, tắt hết đèn hiệu, với độ cao này máy bay rất có nguy cơ va vấp những quả đạn đủ các cỡ, các loại bay đến từ mọi phía.

Tôi cất cánh lúc 2 giờ 25 phút trên chiếc máy bay số 153. Vừa tới vùng trời Điện Biên Phủ tôi đã

phải chui vào trong một đám mây dày đặc. Tôi bay trong một vùng trời như đang nổi cơn dông, hết đám mây nặng này lại đến đám mây nặng khác. Ngồi trong máy bay cũng biết mưa rơi như thác lũ bên ngoài, có tới hàng tấn nước trút xuống chiếc máy bay của chúng tôi.

Trước khi tới Điện Biên Phủ, từ một khoảng cách xa, hoa tiêu của chúng tôi đã cố bật hệ thống hướng dẫn vô tuyến. Nhưng chiếc kim trên màn hình vẫn hầu như không nhúc nhích. Có nghĩa là không nhận được tín hiệu gì đáng kể và chúng tôi không còn có cơ may được dẫn đường hiệu quả.

Tôi đã bay tới sát thung lũng lòng chảo.

- Castor - Gonio của "Brid 4"!

Phải nói thêm, chúng tôi vừa nhận được một mật danh mới, bằng tiếng Anh, tức là Brid 4, có nghĩa là con chim số 4. Dùng tiếng Anh như vậy, hẳn là để cho các phi công người Mỹ tiện dụng. Số 4 tức là số thứ tự chiếc máy bay tôi lái, trong đội hình đội máy bay vận tải đang bay. Đến cuối tháng 4. con chim tiếng Anh là Bird được chuyển thành con bồ câu tiếng Pháp, gọi là Pigeon. Quả là một sự châm biếm hài hước. Người có sáng kiến là một phi công lái máy bay khu trục đã nghỉ chiến đấu từ lâu. Tôi lại cất tiếng gọi sở chỉ huy Binh đoàn tác chiến Tây Bắc của cuộc hành quân Castor tại Điện Biên Phủ:

- Castor - Gonio của Bird 4!

- Bird 4 của Castor - Gonio. Hướng về phía tôi, 350.

Máy bay đã tới vùng trời phía Nam lòng chảo.

Tôi bay trong hoàn cảnh không nhìn thấy gì, nhưng nghe rõ Dompnier bay trước tôi đang lượn vòng phía trên khu vực trung tâm. Anh đang lái chiếc máy bay số 572.

Tôi hướng máy bay về phía mục tiêu. Tôi hiểu Bird 3 đã nhường chỗ cho tôi. Tôi bắt đầu xuyên mây. Trần mây không chạm đỉnh núi nhưng trời vẫn tối đen như đường hầm vì mưa, chỉ thỉnh thoảng sáng lóe lên ánh chớp. Bù lại, khi tôi bay tới, không thấy pháo cao xạ hoạt động. Giữa khung cảnh như vậy, một chiếc Dakota xuất hiện. Tôi tự hỏi, không biết chiếc máy bay này làm thế nào để thả pháo sáng suốt bốn tiếng đồng hồ dưới trời mưa như vậy.

Tôi hạ thấp độ cao, bay qua tập đoàn cứ điểm, nhìn thấy rõ dấu hiệu chữ T sáng lấp lánh phía dưới. Tôi lái máy bay ra xa rồi lượn vòng lại theo đúng đường trục thích ứng với chữ T. Tôi giảm tốc độ và đặt máy bay vào tư thế thả dù.

Cao xạ Việt Minh như bừng thức dậy. Những vệt lửa đạn bắt đầu vây quanh chiếc máy bay của tôi. Tôi cố thử một chuyến thả dù đầu tiên nhưng dấu hiệu chữ T đã biến mất. Tôi có cảm giác như Việt Minh cũng dùng pháo sáng để làm lóa mắt phi công. Tôi vòng lại lần thứ hai giữa làn đạn cao xạ. Một lần nữa, tôi lại hụt dấu hiệu chữ T. Rõ ràng, rất khó nắm bắt mục tiêu thả dù. Tôi chỉ nhìn thấy những vệt lửa đạn xen lẫn những tia chớp. Tôi lại cố lần thứ ba với sự trợ giúp của hoa tiêu. Đạn cao xạ 37 mm càng bắn dữ. Tôi lại để hụt

mất dấu hiệu chữ T. Chợt phía trước mặt tôi bùng lên bốn quả anh đào màu đỏ nổ vỡ tung trên đầu. Đó là những quả đạn cao xạ 37 mm. Tôi và người thợ máy bất giác đưa mắt nhìn nhau, không nói lên lời. Tôi bắt đầu mất kiên nhẫn. Người tôi ướt đẫm, mồ hôi chảy ướt cả mắt. Hai bàn tay tôi như tê dại. Tôi có cảm tưởng như pháo cao xạ bắn nhanh hơn trước. Cổ họng tôi nghẹn chặt và hoàn toàn khô cứng. Toàn đội phi hành không ai nói một câu. Trong khoang máy bay hoàn toàn im lặng.

Cuối cùng, đến lần thứ tư tôi cố gắng giữ vững hướng bay, tốc độ, độ cao. Hình như tôi đã nhìn thấy ở phía dưới có một vệt sáng. Sông Nậm Rốm chăng? Đúng là dấu hiệu chữ T rồi. "Go". Tôi ra lệnh thả hàng.

Sau đó, tôi tăng tốc, mở cánh hãm, vọt lên những đám mây như lao về phía sự sống. Cổ họng tôi khô cứng. Tôi rất khát.

Bây giờ tôi đang trên đường về căn cứ Cát Bi. Lúc hạ cánh đã 6 giờ sáng. Thần kinh tôi căng thẳng. Người trống rỗng. Tôi bước vào phòng tác chiến, vừa đi vừa kêu to. Soulat vẫn còn ngồi làm việc. Ông gắt lên với tôi:

- Việc gì mà cậu rống lên như con lừa thế?

Trước khi nằm nghỉ một lát, Soulat vẫn còn nán lại trong phòng chỉ huy cho tới khi biết chắn chắn toàn thể các đội máy bay đã trở về. Ông đang đợi Coudon.

Tôi phải xác minh tâm trạng cáu kỉnh của mình. Tôi báo cáo:

- Tôi gặp chuyện bực mình.

- Việc gì?

- Cao xạ địch bắn dầy mõm. Nếu Việt Minh bắn khá một chút, tôi bị đo ván rồi.

- Sao? Cậu nhìn thấy cái gì?

- Ông không biết gì cả. Ông mới chỉ bị bắn lướt sườn thôi. Ông đã gặp may. Còn tôi, tôi bị cao xạ 37 bắn thẳng đứng từ dưới lén. Có thể, địch bố trí cao xạ ở gần cứ điểm Anne Marie cũ. Bọn phi công khốn kiếp lái máy bay chiến đấu đã không làm gì được để quét sạch những cỗ pháo này.

Soulat đứng dậy, đi lại gần tôi trong khi hoa tiêu của tôi ghi vào sổ công tác hai chữ tắt M.E, có nghĩa là đã hoàn thành nhiệm vụ.

Tôi được biết, đại tá Nicot chỉ huy phân binh đoàn vận tải quân sự đường không vừa gửi tới đơn vị một bức điện ghi rõ:

"*Nhiệt liệt khen ngợi các đội phi hành người Pháp. Nhờ các bạn, Điện Biên Phủ đang giữ vững và sẽ giữ vững*".

Tôi trở lại phòng ngủ đúng giữa lúc căn cứ không quân lại bắt dầu hoạt động tấp nập. Tôi nằm vật trên giường, ngủ say như một khúc gỗ. Lúc này là 7 giờ 30 phút. Đáng lẽ tôi còn được ngủ nữa, nhưng do nhầm lẫn người ta đã đánh thức tôi vào lúc 8 giờ. Đầu óc tôi vẫn còn lởn vởn, quay cuồng bởi chuyến bay đêm trước. Dù sao tôi cũng vẫn ngồi dậy và đi tắm. Tôi đang rất cần tắm dưới vòi hoa sen.

Từ cuối tháng 2, De Castries ở Điện Biên Phủ đã liên tục yêu cầu tăng viện - không biết làm thế nào để từ chối. Không còn một đơn vị dù nào dự trữ nữa. Đành phải kêu gọi những người tình nguyện nhảy dù, phần lớn đều là lính bộ binh chưa từng một lần nhảy dù. Theo báo cáo của phân binh đoàn vận tải quân sự đường không, trong khoảng thời gian từ 14 tháng 3 đến 5 tháng 5 đã có 4.326 lính dù được thả xuống tăng viện cho Điện Biên Phủ, trong đó khoảng 3.000 người nhảy vào ban đêm.

Từ ngày 28 tháng 3, mỗi đêm lại có những chiếc máy bay C47 chở tới Binh đoàn tác chiến Tây Bắc những chiến binh thuộc đủ loại quân chủng, bắt đầu hình thành một cây thánh giá kéo dài. Máy bay Dakota tắt hết đèn hiệu, bay trên độ cao hơn ba trăm mét với tốc độ chậm, lượn trên lòng chảo đang rung chuyển vì những tiếng nổ của đạn pháo. Trong khoảng hai hoặc ba vòng lượn, lính dù trên máy bay đã nhảy hết xuống Điện Biên Phủ.

Liệu những người này có biết họ đang đi tới đâu không? Dưới làn đạn địch, họ nằm rải rác ngay đầu đường băng hoặc trên sườn đồi Epervier, nếu không rơi vào trong lớp rào dây thép gai thì có nghĩa là phơi mình trước cái chết. Tôi không thể nào quên được những đợt nhảy dù này. Dù tôi không tham gia nhưng vẫn cứ hình dung đó là những cơn ác mộng khủng khiếp trong cơn lốc quay cuồng ở Điện Biên Phủ, không tài nào quên được.

Ngày 5 tháng 4, có hai chiếc Packet quay trở về được căn cứ, nhưng còn lâu mới sử dụng được. Một

chiếc bị trúng đạn cao xạ 37 mm, đạn nổ ngay trong khoang chứa hàng. Khi đã hạ cánh trên bãi đỗ, hai chiếc máy bay này như bị xé rách tả tơi. Nhưng may mắn không có ai bị thương, cũng không có bộ phận quan trọng nào bị phá hủy. Quả là một sự kỳ diệu. C119 quả là loại máy bay chịu đựng giỏi.

Những ngày 6, 8, 9 và 10 tháng 4, hoạt động của chúng tôi bị giảm sút rất nhiều vì thời tiết xấu và phải dành ưu tiên cho các máy bay ném bom.

Ngày 7 tháng 4, đến lượt máy bay tiếp tế được ưu tiên cất cánh. Sáu chuyến bay của C119 do phi công Pháp lái được ghi trong lịch bay buổi sáng. Tuy nhiên, bay thấp để thả dù ban ngày là rất nguy hiểm, phải có máy bay khu trục bay kèm để yểm hộ. Trong chuyến bay ngày 7, những chiếc C119 của chúng tôi không những được máy bay khu trục Hellcat của hải quân mà cả máy bay ném bom B.26 của không quân hỗ trợ. Trong lòng chảo Điện Biên Phủ diễn ra một cảnh náo nhiệt như trường đua ngựa. Chúng tôi rất phục cánh phi công lái máy bay chiến đấu của hải quân. Chính mắt tôi đã nhìn thấy họ bổ nhào xuống các vị trí cao xạ mà không cần quan tâm chú ý đến những phản ứng của Việt Minh. Tôi có thể hiểu được tâm trạng họ. Bản thân tôi, mỗi khi thấy chiếc máy bay của mình đang trở thành mục tiêu của Việt Minh thì tự nhiên thấy trong lòng dấy lên một đòi hỏi phản ứng.

Tôi bay trên chiếc C119 số 136, phía sau Soulat và trước Rols, Magnat, Dompnier, Coudon. Tôi vừa mới cất cánh đã cảm thấy phi vụ chết yểu.

Bánh xe con phía mũi máy bay không chịu co vào. Càng bánh xe chính vẫn hoạt động tốt nhưng bánh xe phụ không chịu bắt chước. Bánh xe con như bị khóa chặt và cũng may là nó không chịu thụt vào nên tôi mới hạ cánh thuận lợi.

Sau khi thả dù xong, máy bay của Soulat bị trúng một loạt đạn trọng liên 12,7. Mãi khi quay về hạ cánh trên sân bay, các nhân viên phi hành mới biết. Họ thở phào nhẹ nhõm. Đội Soulat một lần nữa lại thoát chết. Cũng cần nói thêm, Soulat không chú ý lắm đến số phận những phi công lái trở về với một chiếc máy bay không còn sử dụng được nữa. Ông có khuynh hướng như làm ngược lại. Ông đã gia nhập đội máy bay mang tên Lorraine từ thời kỳ ở Ai Cập, đã theo đội bay, tham gia trận đổ bộ Normandie ở miền Bắc nước Pháp năm 1944 và đã trải qua những tình huống cực kỳ nguy hiểm. Người cựu chiến binh Soulat tại cuộc chiến tranh giải phóng nước Pháp đã từng chết hụt tại Blenheim Libye và đến bây giờ lại nhiều lần suýt chết ở vùng trời Điện Biên Phủ.

Soulat chỉ huy không cần làm hài lòng cấp dưới và cũng chẳng lấy lòng cấp trên, không bao giờ đòi hỏi cấp dưới quá khả năng của họ. Thật là một cơ may được công tác dưới quyền ông.

Chiếc 136 mà Soulat biết đã bị trúng đạn khi quay về. Trong những quả đạn cao xạ bắn vào máy bay có một quả gây ra đám cháy trong khoang nhưng may mắn đã dập tắt được ngay.

Tôi được lệnh bay đêm trong một chuyến bay dài. Suốt mười đêm nay, chỉ có hai đêm tôi được ngủ trọn vẹn trên giường. Năng suất của tôi đi ngược chiều với sự mệt mỏi mà chúng tôi đang bắt buộc phải cố sức kéo dài. Có tới ba phần tư thời gian là chờ đợi. Chờ cái gì? Chờ lệnh. Lệnh từ Bộ tư lệnh truyền xuống bằng điện thoại trước khi công văn được gửi tới để xác nhận bằng văn bản. Thường thường chưa kịp thi hành lệnh trước thì đã có lệnh tiếp theo xóa bỏ. cứ thế diễn ra nhiều lần. Chúng tôi như sống trong một thế giới đầy trục trặc. Những sự chờ đợi kéo dài này thật sự làm suy giảm tinh thần của chúng tôi.

Trên Điện Biên Phủ, trung tá Langlade đang chuẩn bị phá vỡ vòng vây, từ cụm cứ điểm Isabelle chạy theo hướng Tây rút sang Lào. Cần phải tiếp viện thêm quân lính, đạn dược.

Trong đêm, những chuyến bay thả dù giữa các đội bay người Pháp và người Mỹ xen kẽ nhau. Mười hai đội bay của Công ty vận tải hàng không dân dụng Mỹ đã sẵn sàng. Dù sao vẫn phải có một đội bay người Pháp túc trực để bổ sung khi cần kíp.

Soulat đã quyết định bay đi làm nhiệm vụ trên chiếc 563, nhưng vì một lý do mà tôi không nhớ rõ, ông lại không bay nữa. Có phải ông đã bay nhiều, quá nhiều rồi chăng?

Soulat nói với tôi:

- Hôm nay, cậu không làm gì nhiều lắm. Vậy thì hãy cùng bay đêm với người Mỹ.

Tôi cất cánh lúc 2 giờ sáng. Tình hình khu vực lòng chảo vẫn căng thẳng như thông lệ. Tôi thả dù trong những điều kiện bình thường, nhưng "Torri đỏ" cho biết chưa thể thông báo rõ kết quả. Tôi muốn biết các kiện hàng đã rơi xuống đâu vì hình như dù đã thả trước khi có lệnh "go".

Trong vòng ba giờ, tôi sống trong cơn ác mộng. Tôi cảm thấy mệt mỏi, hoang mang mà tôi không thể nào chế ngự được. Tôi quan sát mọi phía, nhìn rõ những luồng lửa đạn xé rách đêm tối, những vệt sáng ám ảnh tôi. Tôi nghĩ tới người lái máy bay khu trục của hải quân đêm hôm trước bay đi bảo vệ máy bay vận tải đã bị bắn rơi. Tôi nghĩ đến những binh lính dưới đất đang chiến đấu liên tục hai mươi bốn trên hai mươi bốn giờ ở nơi náo loạn khủng khiếp này.

Chiếc máy bay thứ mười hai do phi công Mỹ lái đã hoàn thành nhiệm vụ, trở về căn cứ. Tôi bắt đầu bay lên cao, quay mũi về phía Hải Phòng. Khi bánh xe máy bay chạm đất, trời đã sáng rõ. Lúc này là 7 giờ 45 phút.

Những người Mỹ không thích thú lắm với những chuyến bay đêm. Và rồi cũng như chúng tôi, họ cũng chẳng thích thú gì những chuyến bay ban ngày. Để giảm bớt căng thẳng, họ đòi hỏi chỉ làm nhiệm vụ thả dù ở cụm cứ điểm Isabelle. Đối với người lái máy bay, vùng trời phía Nam này ít căng thẳng hơn phía Bắc.

Nếu tôi không viết nhiều đến những sự cố xảy ra trong thời kỳ này như đã viết ở phần trước, điều

đó không có nghĩa là đã hết chuyện rủi ro. Ngược lại, những tai họa vẫn nhiều. Ngày 9 tháng 4, Mỹ đã cung cấp cho chúng tôi những chiếc máy bay mới. nhưng tình trạng vẫn như cũ.

Cách đây mấy hôm, tướng Cogny tư lệnh các lực lượng vũ trang mặt đất chiến trường miền Bắc lại vừa gửi cho chúng tôi một thư khen. Chúng tôi nghĩ, thà giảm thư khen mà tăng điều kiện thuận lợi cho chúng tôi thực hiện nhiệm vụ còn hơn.

Ngày chủ nhật 11 tháng 4, thời tiết vẫn không sáng sủa. Vùng đồng bằng có mưa rào. Vùng thượng du có sương mù khô.

Vừa thức dậy đã có lệnh báo động. Chúng tôi lại chờ lệnh bay. Nhưng, máy điên thoại vẫn câm lặng. Các đội bay đi lang thang đây đó, rảnh việc, nhưng vẫn lo ngại, không biết ở Điện Biên Phủ tình hình ra sao. Cả buổi sáng trôi đi như vậy.

Đến buổi chiều, bốn chiếc máy bay được lệnh cất cánh. Soulat vẫn bay đầu tiên, Bốn phút sau. có lệnh hủy bỏ chuyến bay. Chiếc thứ hai đã chất trong khoang những kiện hàng buộc dù mở chậm, định thử nghiệm kết quả trong phi vụ lần này. Đợt bay sau do Rols dẫn đầu trên chiếc 143, kèm theo hai phi công dân sự người Mỹ là Marson và Shilling. Đội trưởng Soulat bay sau.

Theo yêu cầu của đội "*Cọp bay*", bắt đầu thực nghiệm thả hàng bằng dù mở chậm ở độ cao tám nghìn feet.

Rols và Soulat buộc phải quay trở lại nửa đường vì không đủ điều kiện thả dù. Coudon cũng

phải hủy bỏ chuyến bay vì chất hàng không đúng qui cách. Chỉ có Flachard tiến hành trót lọt nhiệm vụ.

Đêm 12 và 13 tháng 4, những đợt thả dù được thực hiện cứ ba giờ một đợt. Dompnier và Flachard bay trên chiếc 155 có người Mỹ đi kèm, làm nhiệm vụ máy bay đầu dàn, quay vòng trên lòng chảo gần ba giờ. Đến 0 giờ 12 phút, Rols cất cánh trên chiếc máy bay số 563, gặp trục trặc động cơ sau bốn mươi nhăm phút bay, nửa đường phải quay trở lại cùng với lượng hàng nặng.

Đến nửa đêm, Coudon đưa chiếc 545 trở về với gia đình C119. Lúc xuống máy bay, mặt anh vẫn còn hơi tái, máy bay của anh đã ba lần trúng đạn cao xạ.

Ngày 13, những chuyến bay thả hàng cuối buổi sáng diễn ra tương đối thuận lợi. Đó là do trước khi chúng tôi bay tới lòng chảo, các máy bay Privateer và B.26 đã ném bom, bắn phá dữ dội các vị trí phòng không của Việt Minh.

Khi được công tác trong những điều kiện như thế này mọi người cảm thấy bớt đơn độc và yên tâm hơn.

Chúng tôi rất tiếc vì không được thường xuyên nhìn thấy những chiếc B.26 bay cùng ở bên cạnh. Hẳn là những dịp như vậy sẽ tạo nên mối quan hệ nồng ấm giữa chúng tôi.

Mặc dù vậy, sau khi hoàn thành nhiệm vụ và quay về vào đầu buổi chiều, khi đặt chân xuống bãi đỗ, tôi vẫn cảm thấy trống rỗng như chưa bao giờ gặp tình trạng như vậy. Đứng trên đất rắn mà tôi

vẫn nôn nao như say sóng, cứ như mình đang ở một nơi khác. Tôi coi đó là lời cảnh báo. Tôi nhảy vội lên chiếc xe jeep, bảo người lái đưa đến bệnh xá.

Trong khi xe đang chạy, tôi cố đẩy lùi ý nghĩ sẽ phải đi dưỡng bệnh. Tôi hiểu rõ tiêu chuẩn điều trị dành cho những trường hợp tương tự như của tôi. Rất đơn giản. Tức là nằm trên giường sau một liều thuốc gây ngủ trong khoảng hai hoặc ba ngày rồi giao cho các thầy thuốc điều trị.

Viên thư ký phòng bệnh ghi họ tên, cấp bậc, nghề nghiệp chuyên môn, đơn vị của tôi vào một cuốn sổ thăm bệnh, rồi kẹp cuốn sổ đó vào nách, dẫn tôi đến phòng bác sĩ phụ trách các phi công đang làm nhiệm vụ.

Bước vào thử thách này, tôi nói luôn với thầy thuốc là tôi đến đây không phải để cách ly với những chuyến bay, không nên đặt vấn đề như vậy. Bác sĩ đã xem xét toàn thân cho tôi, tiêm cho tôi một loạt ống thuốc và dặn tôi sáng hôm sau lại tới để tiếp tục xét nghiệm. Ông không bắt tôi phải ngừng bay. Đó là điều thiết yếu đối với tôi.

Tôi cầm giấy của bác sĩ bước vào phòng điều trị. Ở đây có một bầu không khí dễ chịu, không buồn tẻ.

Trong khi một nam y tá chăm sóc tôi thì một nữ y tá có cặp mắt không lạnh lùng chăm sóc cho một lính bộ binh ương ngạnh. Tôi rời bệnh xá sau khi được tiêm một mũi thuốc vào mông. Lại tiếp tục làm nhiệm vụ.

Tôi trở lại đơn vị, được biết sáng mai vị tướng tư lệnh không quân sẽ tới thăm đội bay. Sau đó, chẳng hào hứng lắm vì đã quá mệt mỏi, tôi nhìn lên bảng phân công thấy tên tôi được ghi trong danh sách những người lái máy bay vào lúc quá nửa đêm. Chuyến bay của tôi được ấn định vào lúc 1 giờ sáng.

Trước khi tới nhà ăn, tôi nằm dài trên ghế gập, cố chợp mắt một lúc nhưng không tài nào ngủ được.

Tôi được tin, từ 19 giờ 15 phút, Việt Minh bắn phá dữ dội vào phân khu Trung tâm. Cụm cứ điểm Claudine bị pháo bắn suốt đêm. Đến rạng sáng, lại có tin Việt Minh đã chiếm phần Bắc đường băng hạ cánh.

Tôi cố tìm cách nghỉ ngơi một chút trước khi bay nhưng vẫn không được. Việt Minh hoạt động ở vành ngoài căn cứ Cát Bi. Chắc hẳn Việt Minh định phá hủy các máy bay. Nhưng lần này pháo 75 của Pháp bắn cản mãnh liệt. Tôi lại càng không sao ngủ được giữa những tiếng nổ ầm ỹ.

Chắc hẳn do tình hình đang xáo trộn tại Điện Biên Phủ trong lúc thời tiết xấu và những trận bắn phá tập trung ở sát bãi thả dù cho nên đến 0 giờ 30 phút có lệnh hoãn các chuyến bay. Tôi không bực mình khi nghe tin này và lập tức về phòng, lên giường ngủ vào lúc 2 giờ.

Đến 10 giờ tôi lại tới bệnh xá đúng như đã hẹn với bác sĩ. Tôi được chiếu phổi và được biết đang bị viêm phổi. Sau khi bác sĩ ghi trên giấy

phương thức điều trị, tôi lập tức đến ngay phòng bệnh. Không khí ở đây càng yên tĩnh hơn hôm trước rất nhiều. Một y tá chữa trị cho tôi bằng phương thức như bác sĩ đã ghi.

Trở lại đội bay, tôi được biết đại tá Nicot vừa gửi tới các chỉ huy đơn vị một công văn đề nghị cho biết danh sách những phi công đã làm việc liên tục suốt từ ngày 13 tháng 3 tới nay, nhằm lọc ra những người xuất sắc trong công tác phục vụ chiến trường Điện Biên Phủ để khen thưởng. Soulat không muốn tách bạch những người trong các đội bay mà ông đã biết rõ tất cả đều đáng khen như nhau.

Ông báo cáo trả lời cấp trên, tất cả những ai đã bay trước họng súng trong suốt ba mươi ngày qua đều có thể được khen, hoặc là không khen thưởng một ai cả.

Ngày thứ năm 15 tháng 4, sau khi hoàn thành nhiệm vụ trở về, những đội phi hành của đại úy Rols và các trung úy Magnat, Secrétant, Clairé, Flachard, Courrèges được thông báo phải trở về ngay đơn vị cũ để lái máy bay C47.

Chúng tôi chỉ còn lại có bốn đội bay do phi công Pháp lái ở lại đơn vị C119. Đó là các đội bay của Soulat, Dompnier, Coudon và tôi, coi như một cái đảo nhỏ trong biển Mỹ.

Sáng 17 tháng 4, Soulat nom có vẻ tươi tỉnh (vì được ngủ yên suốt đêm qua) cùng bay với tôi trên chiếc C119 số 564 để thử thả dù mở chậm. Mỹ đang thúc ép chúng tôi sử dụng loại dù này. Kết

quả thử nghiệm hoàn toàn that vọng. Hệ thống tự động mở dù bị trục trặc không đều khắp vì vậy có chiếc dù rơi chậm, lại có những chiếc rơi nhanh làm cho các kiện hàng tản mát rất rộng khi thả từ độ cao tám nghìn feet xuống đất.

Không có máy bay ngắm theo dõi và đường rơi của các kiện hàng tùy thuộc vào nhiều yếu tố rất khó chế ngự, như độ cao lúc thả, sức gió, thời gian rơi.

Buổi chiều, tôi lại bay lên Điện Biên Phủ.

Sáng chủ nhật 18 tháng 4, Soulat và Coudon cất cánh từ lúc trước rạng đông. Họ thả dù đúng vào lúc đã đêm kết thúc nhưng mặt trời chưa mọc. Khu vực thả dù yên tĩnh.

Vào cuối buổi sáng, Coudon lại cất cánh trên chiếc máy bay 147, tôi lái chiếc máy bay số 564. Những người Mỹ cùng bay với chúng tôi. Những chiếc máy bay thả dù của chúng tôi được máy bay ném bom B.26 hộ tống nhưng sương mù khô đã làm cho những đợt ném bom không chính xác, kém hiệu quả, vì chúng tôi thấy pháo Việt Minh vẫn bắn trả mãnh liệt, cao xạ Việt Minh không chịu cúi đầu. Một lần nữa, máy bay của Coudon lại bị trúng đạn nhưng không bị rơi, như vẫn thường xảy ra đối với anh.

Trước khi thả hàng, hiệu thính viên của chúng tôi vào khoang chứa giúp các nhân viên thả dù một tay.

Qua cửa mở phía đuôi máy bay họ như những khán giả ngồi ở trên cao nhìn ngắm cảnh tượng

phía dưới. Có lẽ anh ta rất xúc động vì tôi thấy anh ta lại nhảy bổ vào khoang lái, cho tôi biết hỏa lực phòng không của dịch đang tập trung vào chiếc máy bay của chúng tôi. Thợ máy và đồng phi công cũng thấy rõ như vậy. Làm thế nào bây giờ ?

Tôi lái máy bay lượn ra ngoài lòng chảo. Chợt thợ máy nhìn lên bảng đo thấy dầu nhớt vơi đi rất nhanh. Chúng tôi phải bay về gấp. Vừa bay, người thợ máy vừa tìm cách hãm bớt rò rỉ để các động cơ khỏi lâm vào tình trạng hoạt động khô.

Sau khi hạ cánh xuống bãi đỗ, chúng tôi mới phát hiện thấy một loạt đạn trọng liên 12,7 mm đã bắn trúng cánh trái và hai viên đạn đã lọt vào thùng chứa chất đốt. Rất may mắn là cả hai viên đạn này không viên nào gây nổ gây cháy và cũng không phá hủy thùng chứa xăng. Đội ơn Chúa đã phù hộ!

Qua điện đài, tôi nhận ra giọng nói của thiếu tá Martinet, chỉ huy đội bay của chúng tôi. Ông gọi "Torri đỏ", tức đài kiểm soát hoạt động chiến đấu đường không trên vùng trời Điện Biên Phủ, hỏi thăm tình hình thiếu tá Blanchet bị rơi xuống lòng chảo từ ngày 28 tháng 3. Có tiếng trả lời từ chính miệng Blanchet là ông đã nhảy dù xuống từ độ cao bình thường. Vậy mà trước đó cứ tưởng ông bị rơi từ số không.

Ở Pháp đã là lễ Phục sinh. Dĩ nhiên ở đây cũng tổ chức lễ hội đó nhưng trong khung cảnh khác hẳn. Nghĩa là vẫn bình thường, không có gì đặc biệt. Tôi phải moi óc mới nhớ ra hôm nay là ngày lễ Phục sinh, ngày bắt đầu cuộc sống mới.

Các phi công của hải quân lái máy bay khu trục Privateer không chịu để cho chiến tranh làm giảm sút cuộc sống của mình. Họ mở một tiệc rượu sâm - banh tràn trề, mời bốn sĩ quan thuộc đội máy bay C119 cùng dự. Chúng tôi rất xúc động trước sự quan tâm đó, coi đây là một chầu rượu thân tình, đánh giá cao sự tín nhiệm của họ đối với chúng tôi, những người lái máy bay vận tải.

Từ ngày 13 tháng 3 những phi công hải quân và chúng tôi ngày càng gần gũi nhau, mặc dù chúng tôi không gặp nhau tại căn cứ vì không đỗ cùng bãi, và cũng không quen nhau. Chúng tôi chỉ biết nhau trong lửa đạn khi cùng bay trên vùng trời lòng chảo. Từ đó dần dần nảy nở mối thiện cảm với nhau, ngày càng được củng cố vì cùng phải đương đầu với những hiểm họa. Vô hình trung, hai bên chỉ nảy sinh một tình bạn chiến đấu thể hiện cụ thể trong ngày lễ Phục sinh năm nay.

Ngày 19, Soulat bay kèm những người Mỹ trên chiếc máy bay số 578. Lúc họ tới vùng trời Điện Biên Phủ là 11 giờ 30 phút. Cao xạ địch bắn đuổi theo họ. Soulat cố tìm cách thoát khỏi lưới lửa để thả dù ở khu vực phía Nam tập đoàn cứ điểm. Ông đã bay trên cụm cứ điểm Isabelle nhưng cao xạ địch vẫn không buông tha. Máy bay của Soulat đã bị trúng đạn tới lần thứ tư, mảnh đạn lọt cả vào khoang chứa hàng, buộc phải thả dù sớm. Thế là các kiện hàng đều rơi xuống khu vực phía Nam cứ điểm Junon, vào trận địa hiện do Việt Minh chiếm giữ. Soulat nổi cáu.

Ngày 20 tháng 3, chiếc 561 do tôi lái cùng gây ra nhiều phiền toái khiến tôi không hoàn thành được nhiệm vụ.

Tôi không nhớ, các động cơ đã gặp trục trặc bao nhiêu lần, nhưng nhất định là nhiều hơn số sự cố thường gặp ở loại máy bay C47. Nhưng người Mỹ cũng đã nhiều lần cảnh báo với chúng tôi, loại máy bay C119 của họ "đỏng đảnh" lắm!

Ngày 22 tháng 3, Coudon không đứng vững được nữa. Anh phải nằm bệnh viện vì suy nhược toàn thân.

Hơn nữa, tôi còn nhận thấy, anh là người rất quan tâm đến vợ con. Vợ anh là một phụ nữ cũng như mọi phụ nữ khác có chồng ra trận, thường lo lắng khắc khoải. Anh từng nói với tôi, vợ anh đứng vững được là nhờ phải tiêm thuốc. Anh cũng lo lắng cho những đứa con. Chính do đó, anh càng thêm mệt mỏi. Và thế là đồng phi công của tôi gục ngã, phải nằm viện.

Qua thư vợ, tôi cũng biết cả nhà đang lo lắng cho tôi. Dù vợ tôi không bộc lộ tất cả những khó khăn đang gặp phải, tôi vẫn cảm nhận thấy. Cảnh ngộ của cô ấy không hơn gì tôi, có khi còn vất vả khó nhọc hơn tôi.

Về phần tôi, nhờ những mũi tiêm bắp thịt hàng ngày, tôi đã vượt được lên trên sự mệt mỏi.

Bây giờ, đơn vị chúng tôi chỉ còn ba đội bay do người Pháp lái, như bơ vơ lạc lõng giữa mười hai đội bay của Mỹ. Chúng tôi làm nhiệm vụ "lấp lỗ hổng" khi cần.

Ngày 21 tháng 3, Dompnier lại cất cánh trên chiếc máy bay số 578 sau khi đã hàn gắn tạm bợ các lỗ thủng do đạn pháo cao xạ Việt Minh bắn trúng.

Tôi bay trên chiếc 536 và tới vùng trời Điện Biên Phủ một cách thuận lợi. Sương mù khô phủ kín lòng chảo, tôi chỉ nhìn thấy cảnh vật dưới đất theo chiều thẳng đứng. Tôi cảm thấy khó khăn khi lái máy bay vào đường trục thả dù với tầm nhìn như thế này, nhưng may mắn đã được hướng dẫn từ mặt đất. Cần nói thêm, lúc này không còn một khu vực nào gọi là "bãi thả dù". Phải thả các kiện hàng xuống giữa các cụm cứ điểm, phía đầu đường băng, tức là gần hầm chỉ huy của tướng De Castries, đã được thăng cấp thiếu tướng từ ngày 15 tháng 4.

Đài hướng dẫn mặt đất đã hướng dẫn cho tôi tìm được điểm thả dù. Khi tôi thả hàng xong, người hướng dẫn có vẻ hài lòng đã nói với tôi qua điện đàm:

- Thả hàng tốt. Rất cám ơn. Cám ơn nhiều lắm. Hẹn đến mai.

Tôi trả lời:

- Có lẽ ngay đêm nay.

Thật xúc động khi nhận được lời cám ơn từ những chàng trai đang gặp số phận khó khăn dưới đất.

Trong đêm tiếp theo, cứ điểm Eliane 1 nằm ở điểm cao chế ngự mặt phía Tây đường băng, hoàn toàn bị Việt Minh bao vây, đã sụp đổ sau đợt tiến công cuối cùng với hỏa lực mạnh. Từ đó, Việt Minh

có được một vị trí thuận lợi để khống chế Huguette 1 là cứ điểm nằm ngay phía dưới đoạn đường thả dù của chúng tôi. Máy bay của chúng tôi phơi mình trước luồng đạn, được coi như một mục tiêu lý tưởng không cần nhằm kỹ cũng bắn trúng. Để tránh đạn địch chúng tôi chỉ còn một cách rất khó thực hiện là nhào lộn, lượn vòng để thoát lưới lửa nguy hiểm.

Trong cuộc hội ý tại căn cứ, một lần nữa đội trưởng Soulat lại nổi cáu. Ông lớn tiếng nói, không thể thả dù ở độ cao năm trăm mét giữa lửa đạn các cỡ.

Ông đòi hỏi các máy bay ném bom B.26 phải cùng bay với máy bay vận tải C119 vào trong " cái lỗ " này và phải vô hiệu hóa các khẩu đội pháo cao xạ của Việt Minh trong khi thả dù.

Mặc dù B.26 đã can thiệp, nhưng cao xạ địch vẫn hoạt động mạnh. Ngày thứ năm 22 tháng 4, một nửa số máy bay đi làm nhiệm vụ khi quay trở về căn cứ đều đã bị lỗ chỗ vết đạn. Trong tổng số hai mươi chín chiếc máy bay của đơn vị, chỉ có một chiếc cho tới ngày hôm đó chưa bị thử lửa.

16 giờ 20 phút tôi cất cánh đi làm nhiệm vụ lần thứ hai trong ngày. Chuyến bay đó tôi chỉ bị bắn rời rạc vài lần. Có lẽ địch đang mệt mỏi.

Ngày 23 tháng 4, thời tiết xấu đã kìm hãm chúng tôi suốt buổi sáng tại căn cứ, đến buổi chiều mới cất cánh được. Ngay trong chuyến bay đó, chiếc 138 do phi công Mỹ lái đã bị bắn bằng nhiều loạt đạn pháo 37 mm và trọng liên 12,7 mm. Nhân

viên thả dù bị trúng đạn 12,7 phải cưa cụt chân khi đưa về bệnh viện.

Một lần nữa, tôi lại đọc trên tờ *Match* một bài viết về những xích mích giữa các phi công Pháp và hai phi công Mỹ trong đội bay vận tải C119. Trước kia báo chí đã đề cập vấn đề này và trong phần trên tôi đã giải thích rõ quan điểm của mình. Ở đây, tôi chỉ nhắc lại, tôi sẽ hài lòng hơn nếu tờ báo viết rằng phi công Mỹ không phải là những người duy nhất bay thấp để thả dù. Chúng tôi cũng bay thấp. Những máy bay khu trục Hellcat của hải quân cũng bay thấp và chiều hôm nay lại có một máy bay Hellcat nữa của hải quân bị bắn rơi khi bay thấp yểm trợ cho chúng tôi.

Ngày 24 tháng 4, ba đội bay Pháp và mười hai đội bay Mỹ bay lên Điện Biên Phủ. Phía trước là sáu chiếc máy bay ném bom B.26 đã tiến công các vị trí phòng không của địch trước khi tôi tới nơi. Các phi công ném bom đã hoàn thành nhiệm vụ giữa lưới lửa phòng không mạnh mẽ, dày đặc, phối hợp chặt chẽ của Việt Minh. Ba chiếc B.26 đã bị trúng đạn.

Khi đội máy bay vận tải C119 tới lòng chảo, chúng tôi vẫn còn bị bắn rất dữ. Tôi nhìn thấy những luồng đạn bay sát phía phải, phía trái, phía trước, phía sau, những quả đạn 37 nổ ở phía trên, phía dưới. Có vẻ như cao xạ địch tập trung ngay tại khu vực thả dù. Tôi rất sợ chiếc máy bay của tôi bị vỡ tung.

Dù sao, nhiệm vụ thả dù cũng đã được thực hiện. Khi quay trở về căn cứ, chúng tôi kiểm tra lại các máy bay. Trong số thiệt hại có một chiếc của Mỹ. Giữa lúc đang thả dù, khi các nhân viên đều tập trung tại khoang chứa hàng, trong buồng lái chỉ có hai đồng phi công thì một quả đạn 37 mm từ mặt đất vọt thẳng lên đã nổ ở ngay chiếc ghế của hoa tiêu phía sau người lái. Lúc này, hoa tiêu đang ở trong khoang chứa hàng. Một đồng phi công bị tiện đứt một cánh tay, may mà trên người có mặc áo nịt chống mảnh đạn và chiếc dù che chắn. Liền sau đó, lại một quả đạn 37 mm nữa xuyên thủng khoang lái nhưng không nổ. Thật là kỳ diệu khi người phi công còn lại vẫn lái được máy bay trở về. Tôi đã quan sát kỹ khoang lái của chiếc máy bay bị trúng đạn còn bê bết máu.

Những phi công Mỹ tuyên bố thẳng thừng, họ không bay nữa. Đó là hôm thứ bảy, cũng là ngày nghỉ cuối tuần của họ.

Bầu không khí bắt đầu trở thành nặng nề trong ba đội bay còn lại của Pháp. Tính năng nổ của đội trưởng Soulat và nụ cười thoải mái của Dompnier vẫn không giảm bớt cảnh nặng nề ám ảnh.

Soulat báo cáo với Bộ tư lệnh lực lượng không quân vận tải về tình hình đội bay của Pháp. Không còn cách nào khác, ba đội bay của Pháp vẫn nằm trong tình trạng báo động căng thẳng.

Sau phi vụ buổi sáng, đến 23 giờ 30 phút tôi lại bay trên chiếc 139, theo sau Soulat và

Dompnier đi làm nhiệm vụ lần thứ hai. Tôi tự hỏi, không biết tôi còn đủ sức lái đến bao giờ. Tôi bay trong đêm đen, ám ảnh bởi cơn ác mộng nặng trĩu trong đầu.

May mắn làm sao, chuyến bay này khá yên lành. Vẫn nhìn thấy những luồng lửa đạn, một vài quả đạn nổ tung trên trời, nhưng ít hơn cái lò lửa buổi sáng rất nhiều. Tôi trở về căn cứ lúc 2 giờ 15 phút.

Đội máy bay tiếp tục nghiên cứu thả dù nổ chậm một cách tích cực. Một loạt chương trình thực nghiệm đã sẵn sàng.

Một chiếc C119 số 155 do Mỹ điều khiển và chiếc số 578 do tôi lái được lệnh bay đi Viêng Chăn để cùng với các chuyên viên thả dù tiến hành thí nghiệm. Tôi cất cánh lúc 14 giờ 40 phút. Cả chiếc máy bay của Mỹ lẫn chiếc máy bay của tôi đều không đạt được kết quả như ý. Chúng tôi lại phải quay về Cát Bi ngay trong đêm.

Các chuyên viên vẫn muốn tiếp tục thí nghiệm để có kết luận dứt khoát. Sáng hôm sau, kíp máy bay của Mỹ và kíp bay của tôi lại xuất phát đi Viêng Chăn. Mặc dù chúng tôi đã thả dù trong những điều kiện lý tưởng nhưng vẫn gặp nhiều khó khăn. Hệ thống nhảy dù gần đạt được mức hoàn chỉnh, những thiết bị ngắm vẫn chưa thật sự bảo đảm. Chúng tôi đã dùng những phương tiện gì để theo dõi dù sau khi thả để ước tính đường rơi và độ tản mát? Chúng tôi chỉ có những

thiết bị đo đạc với mức độ tin cậy có giới hạn. Kiểu thả dù như thế này chỉ có thể chấp nhận với điều kiện thả xuống những bãi rộng.

Tập đoàn cứ điểm Điện Biên Phủ cứ co hẹp dần như tấm da lừa trong câu chuyện cổ của Pháp. Bán kính vùng đóng quân ở Điện Biên Phủ chỉ còn dưới bảy trăm mét. Với một khu vực như thế này, làm thế nào bảo đảm thả các kiện hàng rơi chính xác từ độ cao tám nghìn feet. Hơn nữa, những cuộc thả dù thí nghiệm đều tiến hành trong hoàn cảnh yên bình. Trong khung cảnh chiến sự thì tình hình sẽ ra sao?

Nếu máy bay ném bom, máy bay khu trục và pháo mặt đất không có khả năng khóa họng cao xạ địch thì không thể tin là có thể thả dù trót lọt. Lưới lửa phòng không Việt Minh đã sát gần các vị trí của Pháp, chỉ để một đường mở cho máy bay vận tải là thả dù ở độ cao với nhiều rủi ro bất ngờ.

Lập luận thả dù ở độ cao được các đội máy bay C47 của Pháp và các phi công Mỹ lái máy bay C119 tán thành, nhưng Soulat không đồng ý. Cho tới ngày cuối cùng, ông vẫn đòi hỏi các phi công dưới quyền mình phải thả dù ở tầm bay thấp.

Khi quay trở về Hải Phòng lúc 19 giờ, tôi gặp lại nhiều bạn quen tới đây lái thay các đội "*Cọp bay*" của Mỹ đang đình công. Tôi chào Coudon đã từ bệnh viện trở về, chào Dompnier đã trở lại đội ngũ, chào Clément, Clairé, Vanier, Aumont, Mallia, Flachard vừa mới tới.

Như vậy là chúng tôi lại có mười đội bay do phi công Pháp điều khiển. Soulat trìu mến nói với tôi:

- Đêm nay, mình bố trí cho cậu bay ở vị trí thứ tư.

Ông không nói gì thêm nữa. Tôi ăn một ổ bánh mì kẹp thịt, uống một cốc bia. Đúng giờ xuất phát, tôi cất cánh trên chiếc máy bay số 563. Thời tiết tốt. Tôi lao mình trong bóng đêm. Trên máy bay mọi người đều im lặng, chuông điện thoại cũng không reo.

Khi còn cách vùng trời thung lũng lòng chảo mười phút bay, tôi mở đài liên lạc theo tần số 119,7 VHF. Từ Điện Biên Phủ vang lên tiếng nói của Mettray, nghe có vẻ bối rối. Tôi đoán là tình hình trong lòng chảo đang rối ren. Tôi hạ thấp độ cao, bay trong lớp sương mù nhẹ. Lập tức máy bay của tôi bị đạn trọng liên 12,7 mm bao vây, có cả đạn pháo cao xạ 37 mm nổ gần. Tôi đã nhìn thấy dấu hiệu chữ T tỏa sáng trong lúc tôi đang bay theo hướng đó. Vừa tiến lại gần, tôi vừa đảo cánh máy bay để tránh đạn. Những đốm lửa đỏ không ngừng từ mặt đất vọt lên. Những vệt đạn xé rách màn đêm. Đột nhiên, tôi cảm thấy chiếc máy bay rất khó điều khiển, cảm giác này mỗi lúc một thoáng qua rất nhanh. Máy bay của tôi chỉ bị trúng đạn chăng, nhưng đạn bắn vào chỗ nào? Tôi rất khó chịu trong khoang lái tối đen, chỉ còn vài đốm sáng yếu ớt trên bảng lái. Không thể nào giải thích được hiện tượng này. Tới độ

cao tám ngàn feet, tôi ổn định được thế cân bằng. Mọi việc diễn ra bình thường. Hay là chính tôi đã gây ra chuyện trục trặc vừa qua? Do tôi quá sợ hãi nên run tay chăng? Tôi đang trong cơn trầm cảm? Và bây giờ tôi đã tự kiềm chế được mình. Không phải chiếc máy bay này trục trặc, mà chính là người lái.

Tôi gọi điện cho đài kiểm soát:

- Lại tiến hành thả dù đây. Chuẩn bị!

Từ mặt đất vang lên một câu mắng chửi thật khó nghe. Tôi thực hiện nhiệm vụ trong cơn ác mộng, trong thế giới hư ảo. Người tôi trống rỗng, hoàn toàn suy sụp, mặc cho số phận muốn ra sao cũng được. Tôi không hiểu cả chiếc máy bay của tôi nữa.

Khi đã hạ cánh, chúng tôi im lặng bước ra khỏi máy bay, không ai nói một lời. Người thợ máy bấm đèn pin kiểm tra máy bay rồi gọi tôi, chỉ cho tôi xem có sự hỏng hóc kỹ thuật ở thiết bị định hướng và ở phía đuôi, nhưng trong cơn bối rối khi đang bay, tôi đã không kịp phát hiện.

Trong ngày hôm đó, thêm hai chiếc máy bay ném bom B.26 và một chiếc máy bay khu trục bị bắn rơi.

Ngày thứ ba 27 tháng 4, Soulat lái chiếc 167 nhận lệnh thả một chiếc xe ủi đất xuống một nơi nào đó ở Điện Biên Phủ, tôi không được biết vì tôi cùng bay với Flachard. Trên mặt đất, Việt Minh bắn pháo rất mạnh vào các vị trí đóng quân tới

mức "Torri dỏ" phải từ chối chấp nhận số hàng thả dù. Chúng tôi đành quay trở lại Cát Bi.

Ngày 28 tháng 4 thời tiết xấu, không một chiếc máy bay nào có thể cất cánh. Riêng Soulat cố bay lên nhưng lại phải quay trở về.

Ngày 30 tháng 4 là lễ hội truyền thống Camerone của binh chủng lê dương. Hôm đó, máy bay của chúng tôi lại chọn mật danh Bird (tiếng Anh, có nghĩa là con chim) thay cho Pigeon (tiếng Pháp. nghĩa là chim bồ câu).

Sau khi thời tiết đã tốt trở lại, các phi công Mỹ lại nhận bay. Nhưng họ chỉ chịu bay ban ngày, tầm cao trung bình, thả loại hàng buộc dù nổ chậm. Hơn nữa họ chỉ chấp nhận thả dù ở khu vực Isabelle là nơi Việt Minh ít bố trí pháo cao xạ.

Những phương thức thả dù ở độ bay cao không phải dễ đạt kết quả. Chỉ riêng những đợt thả dù ở tầm bay thấp, do máy bay C119 tiến hành vào ban đêm mới ít thất vọng đôi chút.

Trong đêm 30 tháng 4 rạng ngày 1 tháng 5, những con chim " bồ câu " Pháp lại cất cánh bay lên Điện Biên Phủ, từng đợt cách nhau ba mươi phút. Thời tiết tốt nhưng có một lớp sương mù ở sát mặt đất làm phi công rất khó quan sát dấu hiệu thả dù và pháo cao xạ địch cũng khó bắn. Tôi thả dù theo cách đã tiến hành có kết quả cách đây mấy hôm. Tức là tôi bay theo sự hướng dẫn của mặt đất và thả hàng theo lệnh từ mặt đất.

Các kiện hàng rơi đúng các vị trí và đều thu nhặt được hết. Dấu hiệu chữ T không nhìn rõ

nhưng vẫn tỏa ra một quầng sáng có thể đoán biết. Vài phi công đã tận dụng được quầng sáng đó.

Trên đường về, khi còn cách Gia Lâm một quãng bay, chiếc máy bay số 183 của Aumont đã bị trúng đạn trọng liên 12,7 mm. Có súng phòng không Việt Minh bố trí ở đoạn này là một sự rất ngạc nhiên bất ngờ đối với chúng tôi. Có nghĩa là địch đã bố trí lưới lửa ở ngay gần vòng lượn để hạ cánh.

Ngày thứ bảy 1 tháng 5, Việt Minh bắn pháo dữ dội trên phạm vi toàn bộ tập đoàn cứ điểm. Các cứ điểm Huguette 5 ở phía Tây, Dominique 4 và Eliane 1 ở phía Đông bị pháo bắn mạnh nhất. Trong tình huống như vậy không thể nhặt được các kiện hàng, vì vậy những chuyến bay thả dù đều phải hủy bỏ.

Đêm hôm sau, chúng tôi lại được lệnh đi thả dù. Uhrig lái chiếc máy bay đầu đàn, đã thả hết hàng xuống mặt đất, nhưng do giao tranh đang diễn ra ác liệt, đài kiểm soát hoạt động đường không "Torri đỏ" đề nghị ngừng thả dù. Clément, Mallia, Magnat, Flachard, Vanier, Clairé đành quay máy bay trở về. Những chiếc chưa bay được lệnh không cất cánh.

Sáng chủ nhật 2 tháng 5 có tin Huguette 5, Dominique 3, Eliane 1 đã bị chiếm. Trong các cứ điểm này không còn một người lính nào chiến đấu nữa. Khi pháo mặt đất dịu bớt, những chiếc C119 lại bay lên Điện Biên Phủ.

Tôi dẫn đầu đội máy bay, vừa tới thung lũng lòng chảo đã bị bắn đón, tuy không ác liệt bằng hai hôm trước nhưng cũng rất mạnh. Tôi đã thả hết hàng, đang lấy độ cao thì chợt nghe thấy Uhrig trên chiếc máy bay số 108 báo cáo, máy bay bị trúng đạn. Một quả đạn pháo 37mm đã bắn trúng động cơ bên phải. May mà vẫn còn lại một động cơ không suy suyển. Không thể hạ cánh xuống Điện Biên Phủ được. Uhrig phải cố bay về phía đồng bằng.

Tôi bay lại gần anh, giảm bớt tốc độ để cùng bay song song bên nhau. Tôi không muốn bỏ rơi Uhrig. Động cơ bên trái phải làm việc cật lực đang nóng dần khiến Uhrig rất lo ngại. Anh không sao bay tới được Hải Phòng nhưng đã hạ cánh được xuống Gia Lâm.

Toàn bộ đội phi hành được cứu sống.

Ngày thứ hai 3 tháng 5, thời tiết xấu trên toàn bộ Bắc Kỳ. Tại Điện Biên Phủ, Việt Minh tiếp tục tiến công dồn dập Huguette 4, Dominique 2, Huguette 2. Nửa đêm ngày 3 chúng tôi bay lên Điện Biên Phủ, có nghĩa là đã sang ngày 4 tháng 5. Aumont lái chiếc 561, cất cánh lúc 2 giờ. Anh chọn mật danh là Hibou 1, nghĩa là Con cú đầu đàn.

Những chiếc Packet C119 bay đi lúc đã rạng sáng, tại sao vẫn cứ lấy tên những con chim ăn đêm? Tôi không hiểu. Có lẽ để động viên tinh thần chăng?

Tôi bay ở vị trí thứ ba trên chiếc máy bay số 155, sau Coudon. Đến khu vực đặt tên là Yankee ở

phía Nam lòng chảo, tôi bắt liên lạc với đài kiểm soát. "Torri đỏ" bảo tôi chưa thả dù vội và giải thích:

- Ở dưới này, bọn mình đang rất gay!

Sương mù xuống thấp nhưng vẫn có thể nhìn thấy địa hình. Tôi có cảm giác ở phía dưới đang đánh nhau kịch liệt và môi trường chung quanh không thuận lợi cho việc thả dù. Mặt đất vang lên những tiếng nổ nối tiếp nhau và vòm trời bị xé rách vì những luồng lửa đạn. Pháo cao xạ hoạt động cực kỳ mạnh.

Coudon bay trên một chiếc Dakota, chiếc này trước hàng ngàn khó khăn về thả dù, đã hoảng hốt sợ hãi trút luôn toàn bộ các kiện hàng xuống đất.

Tôi không nhìn rõ từng chiếc máy bay, nhưng qua ánh lửa đạn vẫn quan sát được sự di chuyển của máy bay bạn.

Không sao nhìn thấy được dấu hiệu chữ T. Coudon sốt ruột thét to:

- Nếu cứ thế này thì tôi vứt luôn hàng xuống bất cứ đâu đấy!

Một lát sau, tôi lại nghe thấy tiếng Coudon gọi "Torri đỏ", báo tin đã trút hết hàng xuống rồi. Sau đó, anh gọi tôi:

- Bây giờ, đến lượt cậu!

Tôi cũng đang hoang mang. Nghe tiếng Coudon gọi, tôi rời bỏ vị trí lượn vòng chờ đợi và bay về phía tập đoàn cứ điểm. Tôi định hướng dựa vào việc theo dõi ánh lửa của đạn pháo mặt đất. Các nhân viên thả dù đã nối lỏng dây buộc các

kiện hàng. Kim chỉ độ cao vẫn hoạt động. Tôi muốn bay tới mục tiêu một cách nhẹ nhàng, không gây nhiều tiếng ồn, tạo thế bí mật. Tôi giảm tốc, giảm độ quay của cánh quạt để động cơ không kêu ầm ỹ, giảm hơi đốt để không kéo dài những luồng lửa phụt ra từ ống xả khí, giảm độ cao.

Hỡi ôi! Trước khi tới bãi thả, tôi đã nhìn thấy những bông hoa lửa đỏ rực nở rộ trước mũi máy bay kéo theo những vệt lửa. Máy bay đang ở tư thế bay ổn định, rất khó tránh đạn. Cả hoa tiêu và tôi đều không quan sát được vật chuẩn dưới đất. Đài kiểm soát đang bận hướng dẫn cho một chiếc máy bay Dakota mà tôi không thể xen vào làm vướng đường bay của bạn. Tôi chợt gặp một ánh đèn chiếu thẳng vào mặt. Mới đầu, tôi nghĩ đó là một quả pháo sáng. Nhưng liền sau đó tôi nhận ra đó là một đèn chiếu từ dưới đất. Hoa tiêu xác định, đèn chiếu này đặt ở cứ điểm Anne Marie cũ, rõ ràng đó là đèn chiếu của Việt Minh. Tôi vội cho máy bay bổ nhào, rẽ ngoặt về bên phải, suýt nữa thì lao vào núi. Đã ba lần chúng tôi tìm dấu hiệu chữ T, dù chỉ là một quầng sáng le lói dưới màn sương. Chúng tôi chỉ gặp những luồng đạn 12,7 mm từ dưới đất bắn lên. Việc thả dù không thể nào thực hiện được. Tôi đành tăng tốc để thoát khỏi hoả ngục.

Clairé, Clément, Flachard, Soulat cũng không may mắn hơn tôi và đành phải vòng trở về.

Lúc toàn thể đội máy bay dàn hàng trên bãi đỗ thì trời đã sáng.

Tôi đến nhà ăn, ăn một chút điểm tâm rồi về phòng ngủ. Khi tôi lên giường đã 8 giờ 40 phút. Có lệnh đến chiều lại bay. Chiếc máy bay đầu sẽ cất cánh lúc 13 giờ 30 phút, tôi sẽ bay đi lúc 14 giờ, ở vị trí thứ năm. Tôi mới chỉ nằm trên giường được khoảng từ hai đến ba tiếng đồng hồ nhưng không được ngủ trọn giấc. Sự căng thẳng trong đêm, nỗi lo âu về phi vụ sắp tới làm cho tôi thao thức, không sao tránh khỏi căng thẳng thần kinh. Tôi đứng dậy, viết thư cho vợ, báo tin tôi vẫn đang còn sống.

Đến giờ ấn định, toàn kíp bay của tôi tập hợp gần chiếc máy bay số 564. Các thợ máy người Mỹ đang hối hả sửa chữa. Trong chuyến bay cuối cùng lần trước, chiếc máy bay này đã hạ cánh trong tình trạng hỏng hóc và bây giờ vẫn chưa thể cất cánh được. Không có máy bay khác thay thế, chuyến công tác của tôi phải hủy bỏ. Một lần nữa, tâm trạng tôi lại phân chia đôi ngả: phần mừng vì thoát khỏi một rủi ro, phần lo vì chưa hoàn thành nhiệm vụ.

Từ ngày 3 tháng 5 các đội bay được lệnh thông báo cho đài mặt đất ở Điện Biên Phủ biết độ cao đang bay của mình. Bộ tư lệnh cho rằng, nếu thông báo như vậy qua điện đài vô tuyến sẽ cung cấp cho địch những thông tin cần thiết để điều chỉnh tầm bắn của pháo cao xạ 37 mm. Mỗi ngày, chúng tôi được cung cấp một bản mật mã về thông báo độ cao. Tầm cao thật sự là 3.500 feet, nhưng thông báo công khai là 5.500, tức là cộng thêm 2.000 feet.

Ngày thứ tư 5 tháng 5, mưa vẫn tiếp tục rơi ở Điện Biên Phủ. Việt Minh đang nghỉ xả hơi và đang củng cố những vị trí vừa chiếm lĩnh được như Eliane 1, Dominique 3... Các cụm cứ điểm còn lại ở xung quanh hầm chỉ huy của tướng De Catries chỉ chiếm khoảng một cây số vuông và sẽ còn bị thu hẹp.

Trong đêm 5 rạng ngày 6 tháng 5, toàn bộ mười đội bay của Pháp đều đi làm nhiệm vụ, tiếp tục lao vào hỏa ngục cũ, bị đèn chiếu sáng của Việt Minh chiếu lóa mắt, bị pháo sáng của Pháp soi rõ như ban ngày và lại bị vây bọc trong lưới đạn 37 mm.

Ngay khi mới bắt đầu thả dù, chiếc 184 do Aumont lái đã bị trúng đạn. Một quả đạn pháo phá hủy thiết bị định hướng bên phải, làm sập lối ra vào buồng lái. Tiếp đó, động cơ bên phải cũng bị trúng đạn, làm rò rỉ ống dẫn dầu. Vậy mà Aumont vẫn cố loạng choạng bay về được Cát Bi.

Chúng tôi xúm quanh anh, rất vui khi thấy anh vẫn còn trong đội ngũ. Chúng tôi vẫn thường tỏ nỗi buồn khi bạn gặp rủi ro và tỏ rõ niềm vui mừng phấn khởi khi bạn thoát chết. Ngày 6 tháng 5, đại úy Malleau được điều động tới đội bay, chọn kíp phi hành của trung úy Coudon điều khiển chiếc máy bay đi làm nhiệm vụ tại Điện Biên Phủ.

Ở trên đó, pháo mặt đất của Việt Minh đang bắn phá khu trung tâm.

Đội "*Cọp bay*" của Mỹ, như những ngày trước đó, vẫn chỉ nhận thả dù xuống Isabelle ở phân khu Nam.

Vừa bay tới nơi, một chiếc do phi công Mỹ lái đã bị trúng đạn. Những chiếc tiếp theo cũng bị bắn khi tới bãi thả dù. Một guồng lái của chiếc 125 bị văng mất.

Chiếc 149 bị trúng một hoặc hai quả đạn 37 mm. Máy bay mất độ cao. Phi công cố lái ra khỏi khu vực nguy hiểm nhưng liên tiếp gặp nhiều khó khăn.

Anh chỉ kịp nhắn tin cuối cùng cho đồng đội là Steve Kusak trước khi máy bay rơi xuống Mường Hét ở cách Điện Biên Phủ một trăm hai mươi kilômét về phía Tây. Cả hai phi công Mỹ là Buford và Mac Govern đều bị chết. Bốn nhân viên phi hành đi cùng đều là người Pháp, ba người bị chết, một thiếu úy nhảy dù kịp bị Việt Minh bắt làm tù binh và chỉ bị thương.

Mac Govern là một gương mặt lớn, đã năm mươi tuổi, và là người Mỹ duy nhất nói được tiếng Pháp. Ông còn được gọi là Mac Goon hoặc Earthquarke, nghĩa là "động đất". Trong chiến tranh, ông đã bắn rơi chín máy bay Nhật sau đó bị Nhật Bản bắn hạ nhưng rơi được xuống khu vực do cộng sản Trung Quốc kiểm soát, sáu tháng sau được trở về đội ngũ. Ông thật sự là một trụ cột tốt của đội bay.

Hôm đó cũng là phi vụ cuối cùng của những "con cọp" Mỹ trên vùng trời Điện Biên Phủ. Những nhiệm vụ tiếp theo do phi công Pháp đảm nhiệm.

Lịch bay trong đêm 6 rạng ngày 7 tháng 5 đã ấn định có mười lăm chuyến, chia thành hai đợt.

Chiếc máy bay thứ nhất cất cánh lúc 19 giờ 30 phút. Bốn kíp bay của Clément, Flachard, Aumont, Vanier đã hoàn thành thả dù, ba chiếc sau phải quay trở lại với nhiều vết đạn trên cánh và báo cáo đã vấp phải một lưới lửa cao xạ "đang cáu giận" của Việt Minh.

Những vị trí mặt đất tiếp tục bị pháo 155, pháo 105 và súng cối bắn mãnh liệt. "Torri đỏ" phải đề nghị đội máy bay lượn vòng ở điểm Yankee, chờ pháo giảm bớt sẽ thả dù. Nhưng đến phút cuối cùng, đài kiểm soát đề nghị máy bay quay trở về căn cứ.

Đợt thứ hai gồm năm chiếc máy bay. Pháo đã dịu bớt so với những giờ trước đó. Tướng De Castries đích thân gọi điện khen đại úy Vanier chỉ huy đội bay trên chiếc máy bay số 537.

Ngày thứ sáu 7 tháng 5, căn cứ không quân Nha Trang chuẩn bị hôm sau làm lễ đón chào thiếu tá Martinet chỉ huy đơn vị vận tải C47 mang tên Béarn. Tôi dự định sẽ bay tới dự lễ vì từ lễ Noel năm ngoái tôi chưa có dịp nào gặp lại đơn vị cũ, và đã được sự đồng ý của đội trưởng Soulat. Buổi sáng hôm sau, tôi nhắc lại đề nghị với Soulat nhưng ông lại nói, tôi đang còn phải làm nhiều việc ở đây hơn là đi chơi ở nơi khác.

Ông báo trước cho tôi hai nhiệm vụ cần phải thực hiện trong đêm. Công việc này đã được ấn định.

Ở Điện Biên Phủ, bão táp đạn pháo đã lùi xa để thay bằng những đợt tiến công bằng bộ binh đang vừa xông lên vừa hò hét quyết thắng. Lính Pháp bị vây, lùi dần từng bước trước sức ép áp đảo của bộ đội Việt Minh.

Trong đội bay, các nhân viên phi hành dẫm chân trên nền bê tông, cố nén sốt ruột. Những phi vụ ban đêm, những điều kiện bay cần thực hiện và số phận đã dành cho nhiều người bay trước đem lại cho họ niềm hy vọng sẽ được bay ban ngày. Một vấn đề đặt ra: thả dù ở chỗ nào để có thể dễ thu nhặt?

Toàn bộ phần còn lại của tập đoàn cứ điểm đều nằm dưới hỏa lực địch. Những chuyến bay lẻ có thể có cơ may thành công nhưng không phải sẽ dễ dàng thực hiện nhiều lần sau đó.

Một ngày trôi qua trong chờ đợi lo lắng, trong bầu không khí nặng nề u ám. Trong lòng chúng tôi rộn lên hàng ngàn ý nghĩ mà không ai bộc lộ công khai. Chúng tôi cảm thấy như là nạn nhân của sự trừng phạt.

Một lần nữa, tôi lại muốn được ngồi trong chiếc máy bay ném bom B.26, không ngừng bay đi bay về trên tuyến Castor - Cát Bi.

Khoảng 17 giờ có một chiếc Privateer hạ cánh. Chiếc máy bay khu trục này vừa đi làm nhiệm vụ ở Điện Biên Phủ trở về. Tôi chạy theo nhiều người khác đến hỏi chuyện. Nhìn thấy chúng tôi, người lái chiếc Privateer không nói câu gì. Đây

là bức điện cuối cùng của người kiểm soát không lưu ở Điện Biên Phủ gửi cho chúng tôi, có lẽ đây là bức điện cuối cùng.

- Các bạn hãy viết thư cho gia đình và gửi thư về Pháp.

Đến 17 giờ 30, chúng tôi được tin từ phòng tình báo quân sự cho biết, những cuộc chiến đấu ở Điện Biên Phủ đã chấm dứt. Tôi càng chìm trong nỗi buồn vô hạn tràn ngập tâm hồn.

Trong phòng tác chiến, bốn người chỉ huy bốn đội bay đang còn lệnh báo động ngủ thiếp đi ngay trên ghế ngồi. Đó là Soulat, hai người nữa tôi quên mất tên, và tôi.

Điện thoại truyền đến cho chúng tôi mệnh lệnh ban đêm: giữ nguyên cấp báo động cho bốn chiếc C119 đang chuẩn bị tiếp tế lương thực, thuốc men. Đại tá Lalande chỉ huy phân khu Nam ở cụm cứ điểm Isabelle vẫn đang chiến đấu. Một chiếc Dakota lượn vòng trên trời vẫn giữ liên lạc với Isabelle.

Đến 22 giờ, chuông điện thoại lại reo vang. Soulat cầm ống nghe. Lệnh từ Bộ tư lệnh không quân vận tải truyền xuống. Đại úy Moulin, sĩ quan tác chiến nói:

- Đưa ngay lên máy bay đạn cối 80, 120, đạn trọng liên 12,7, đạn súng máy cỡ nhỏ. Thả xuống Isabell khi có khả năng.

Soulat nổi cáu vì nhận thức rõ đây là một mệnh lệnh vô ích, hoàn toàn không thực hiện được.

Ông nổi nóng rất dữ dội, dùng những lời lẽ cục cằn, thô bạo mắng chửi người truyền lệnh và cả những sĩ quan tham mưu.

Đại úy Moulin tội nghiệp chỉ là sĩ quan truyền lệnh. Ông trả lời Soulat:

- Tôi để anh nói chuyện với cấp trên là đại tá Nicot.

Nicot và Soulat đều là hai chỉ huy hai bộ phận đáng coi trọng. Soulat giữ vững lập trường của mình. Ông dưa ra chứng cứ đúng đắn mà chính Nicot cũng phải công nhận. Ông do dự xác nhận một mệnh lệnh mà chính ông cũng hiểu rõ là hoàn toàn không tưởng. Không muốn đôi co với Soulat trước mặt cấp dưới của mình Nicot đề nghị tướng Dechaux giải thích.

Tướng Dechaux cố trấn an viên đại úy đội trưởng đội bay vận tải:

- Soulat nghe này! Lục quân đang nguy khốn, một lần nữa lại kêu gọi không quân cấp cứu. Không quân phải bay đi cứu trợ.

- Thưa tướng quân, đây là một nhiệm vụ tự sát. Ngài đòi hỏi một sự hy sinh chăng?

- Hãy thực hiện mệnh lệnh!

- Tình thế hoàn toàn thay đổi rồi. Vì đây là phi vụ cuối cùng, tôi xin ngài một đặc ân.

- Anh cứ nói!

- Một vị tướng cùng bay với chúng tôi.

Rồi Soulat bỏ máy. Ông quay lại phía ba đội trưởng chúng tôi, nói:

- Mình bay lên đó trước xem sao. Nếu được sẽ gọi các cậu.

Rõ ràng, ông không muốn đồng đội dấn thân vào nhiệm vụ cuối cùng này. nếu ông không thể trở về.

Hỡi ôi! Chiếc Dakota đã hoàn toàn mất liên lạc với Isabelle. Đại tá Lalande cũng đã ngừng chiến đấu rồi. Lúc này đã gần 1 giờ sáng.

Soulat bay lên Điện Biên Phủ. "Torri đỏ" gọi Soulat, báo cho ông biết mọi việc đã kết thúc và đề nghị ông bay trở về.

Trước khi thực hiện lệnh này, Soulat còn lượn trên vùng trời phía Nam lòng chảo một vòng cuối cùng.

SAU TRẬN ĐÁNH

Tại Hải Phòng diễn ra lễ tưởng niệm các chiến binh Điện Biên Phủ. Nhiệm vụ vận tải đường không vẫn tiếp diễn.

Ngày thứ bảy 8 tháng 5. Đã 2 giờ sáng. Chúng tôi vẫn đang đợi Soulat. Chúng tôi biết, đội trưởng của chúng tôi sẽ quay trở về vì thảm họa đã trôi qua.

Tôi nghĩ, đã có thể bắt đầu thoát khỏi cơn ác mộng. Nỗi lo sợ hoang mang nhẹ bớt, dạ dày đỡ quặn đau, thần kinh đỡ căng thẳng. Nhưng, một sự mệt mỏi khủng khiếp lại tiếp theo cơn trầm cảm.

Đến 2 giờ 30 mới thấy Soulat bước vào phòng trực chiến. Ông không kể lại chuyện vừa bay, chỉ nói gọn một câu đơn giản:

- Các anh có thể về đi ngủ.

Chúng tôi truyền lại lệnh đó cho các nhân viên phi hành vẫn đang còn thức ở phòng bên cạnh.

Tôi ngủ một giấc ích kỷ, vì tích lũy quá nhiều mệt mỏi trong người.

Nhớ lại, ngày 13 tháng 3 năm 1954, Bộ tư lệnh không quân kêu gọi các nhân viên không quân cố gắng một đợt hoạt động đặc biệt kéo dài mười lăm ngày, vậy mà đã kéo dài tới năm mươi sáu ngày, chưa tính đến đợt nhảy dù ngày 20 tháng 11 năm 1953 chiếm đóng Điện Biên Phủ.

Ngày 13 tháng 3 phân binh đoàn vận tải quân sự đường không có một trăm lẻ bốn đội bay, hôm nay ngày 8 tháng 5, chỉ còn năm mươi chín đội có thể hoạt động.

Những con số này minh chứng cho tình trạng nhân viên phi hành đã bị mòn mỏi sau nhiều giờ bay liên tục, không có cả những giờ nghỉ để máy bay được bảo dưỡng.

Giờ đây, những người còn có khả năng bay vẫn cứ tiếp tục phải hoạt động vì nhiệm vụ "vận tải đường không" vẫn kéo dài.

Đầu giờ buổi chiều, Aumont, Uhrig, Clément và tôi được lệnh bay đi thả dù xuống một vùng gần Viêng Chăn. Mười đội bay của Mỹ cũng tiếp tục hoạt động.

Trong khi bay, điện đài trên máy bay của tôi bắt được những mẩu chuyện trao đổi giữa các phi công lái máy bay C47 đang còn bay trên vùng trời Điện Biên Phủ. Tôi được biết, họ vừa thả lương thực, thuốc men xuống Điện Biên Phủ. Họ báo tin cho nhau biết, có một đoàn tù binh Pháp chia thành từng lớp khoảng một trăm người, đang bị giải trên đường 41 đi Tuần Giáo.

Ngày chủ nhật 9 tháng 5 là lễ hội Jeanne d'Arc đồng thời cũng là ngày kỷ niệm chiến thắng, chấm dứt chiến tranh thế giới ở châu Âu. Trại lính Pháp ở Hải Phòng tổ chức buổi tưởng niệm các chiến binh Điện Biên Phủ, bắt đầu bằng lễ cầu hồn có đông đảo sĩ quan tới dự.

Tôi không thể nào cầu kinh được. Tôi im lặng, cô đơn quay cuồng trong những suy tư. Tôi cảm thấy như hãy còn trong cảnh hỗn loạn với những rủi ro nguy hiểm và lửa đạn.

Người tôi nặng trĩu dưới những ý nghĩ không sao hiểu nổi về ý Chúa. Quả là một cuộc bắn giết kinh khủng.

Bao nhiêu máu đã đổ trên chiến địa này. Mạch máu tôi như đông cứng. Cho tới khi tiếng kèn đồng nổi lên, tôi mới chợt tỉnh. Tại sao, sau khi Chúa Giê - xu đã hy sinh để cứu vớt loài người vẫn còn những người phải dấn thân làm vật tế thần, hy sinh vì Chúa?

Và rồi, tôi lại đắm chìm trong những kỷ niệm cay đắng.

Lễ cầu hồn kết thúc. Tôi cùng với một số người bạn bước lên đài dự lễ, đứng ở chỗ dành riêng cho các sĩ quan không có binh lính, coi như khán giả đi xem duyệt binh. Tôi cố nén xúc động khi nghe những tiếng kèn đồng lanh lảnh và những tiếng trống rền. Những âm thanh của dàn nhạc binh như đâm thủng ruột tôi, buộc tôi phải sống lại cảnh chiến trận kinh hoàng. Tôi nhìn

những người mặc bộ đồ ra trận đi diễu binh. Tôi suy ngẫm về sự dũng cảm vô hiệu quả. Tôi cảm thấy cảnh khốn khổ của đoàn quân đang đi về trại tù binh, tiếp tục số phận hẩm hiu dành cho họ và họ sẽ phải tự vượt qua.

Đến buổi chiều, một công điện từ bộ tư lệnh gửi xuống cho biết đội bay của Soulat và đội bay của tôi vẫn được giữ lại trong căn cứ Cát Bi. Những đội bay khác được điều động tới các đơn vị thích hợp.

Sáng thứ hai, tôi bay cùng với Soulat trên chiếc máy bay số 139 đưa các bạn về Hà Nội. Chúng tôi chia tay nhau ở Gia Lâm. Tôi chào Uhrig trở về với đội Béarn: "Hẹn chóng gặp lại!".

Đội máy bay Packet hiện nay gần như hoàn toàn do các đội bay người Mỹ điều khiển. Với những người Mỹ, chúng tôi vẫn duy trì các quan hệ công tác và không vượt quá ranh giới này. Chúng tôi không còn tiếp xúc với các bạn trong đội máy bay khu trục và ném bom nữa. Có thể nói, vị trí của chúng tôi ở Cát Bi gần như cách biệt với các đơn vị khác.

Đến bữa ăn trưa, tôi nhìn thấy Soulat trầm lặng. Tôi tôn trọng thái độ của ông và không nói với ông câu gì. Soulat có vẻ như đang thấm mệt, một sự mệt mỏi mà ông đã tích lũy mãi đến nay mới bộc lộ. Ông nói:

- Ngày mai mình đi bệnh xá. Cậu thay mình tới đội bay xem có việc gì cần phải giải quyết với bọn Mỹ không.

Tôi im lặng nhìn ông. Mắt tôi chăm chú nhìn vào mười ba chiếc huy chương dàn hàng trên ngực ông, bên cạnh những cuống huân chương Chữ thập chiến tranh, Huân chương Giải phóng (nước Pháp) và Bắc đẩu bội tinh. Tôi hình dung, ông đã một thời đối mặt với lửa đạn phòng không của Đức và vừa qua lại giáp mặt với pháo cao xạ Việt Minh. Tôi cảm nhận tính cách cao cả của ông, một con người từng trải, kinh nghiệm chiến đấu tôi luyện cá tính của ông. Ông là người không lấy lòng cấp trên và cũng không muốn chiều lòng cấp dưới. Ông đòi hỏi nhiều trong công việc, không cho phép ai được dao động. Ông thường nói: "Nếu cậu cảm thấy sợ hãi thì hãy nhắm nghiền mắt lại".

Ông luôn bay dẫn đầu toàn đội cho tới khi Clément nhận xét trên vùng trời Điện Biên Phủ những chiếc máy bay bay sau không được dễ chịu lắm như những chiếc bay đầu, và ông đã lập tức bay ở vị trí cuối để tự mình đánh giá, hoặc ít nhất cũng để rút kinh nghiệm tránh đạn.

Saulat chỉ có một mình, không có phó chỉ huy. Nhưng, do tác phong năng nổ hăng hái, ông đã xây dựng được một đội bay vững chắc, toàn thể đều là người Pháp. Quá khứ và sự gương mẫu của ông khiến cho những "con cọp" Mỹ cũng phải kính nể. Ông đã lôi cuốn những người Mỹ áp dụng những biện pháp thô sơ của đội bay Pháp để đối phó với những rủi ro mà khi xuất phát họ không ước lượng được mức độ. Chắc chắn, ông có uy tín đối với họ.

Vị trí chỉ huy của ông rất tế nhị và đôi khi rất khó xử. Đội ngũ nhân viên dưới quyền ông gồm một phần là các phi công quân sự người Pháp tách ra từ phân binh đoàn vận tải quân sự đường không, một phần là những phi công dân sự thuộc Công ty vận tải hàng không dân dụng của Mỹ đặt trụ sở ở Đài Loan, làm việc theo hợp đồng lái thuê, còn đội bảo dưỡng sửa chữa máy bay lại là quân nhân thuộc lực lượng không quân Mỹ đóng tại căn cứ Clarkfield ở Philippin, chỉ nhận lệnh từ Bộ tư lệnh lực lượng không quân chiến thuật của Pháp đặt trụ sở tại Hà Nội.

Như tất cả mọi chỉ huy quân sự của Pháp vốn có một hệ thống điều hành theo nguyên tắc nhà binh, nhưng Soulat lại phải chỉ huy bọn lái máy bay thuê thuộc đội "*Cọp bay*" của tướng Mỹ Chennault, mà đồng tiền Đông Dương mới là động cơ thúc đẩy. Hơn nữa, bọn họ còn có một đại diện là người Mỹ, ở cấp bậc đại tá.

Phải có một uy quyền đặc biệt để tạo cho thực thể hỗn tạp, chắp vá này một sự thống nhất chặt chẽ ngang tầm với tính thống nhất sẵn có của lực lượng không quân vận tải Pháp.

LỜI CUỐI SÁCH

Lịch sử vừa mới sang trang.

Hội nghị Geneve và những triển vọng hòa bình cùng với việc mất an ninh tại vùng châu thổ sông Hồng buộc Bộ tư lệnh không quân vận tải phải áp dụng những bố trí mới phù hợp với tình hình thực tế.

Chúng tôi được lệnh chuyển đội máy bay C119 do Mỹ lái vào Đà Nẵng, đồng thời xếp đặt để từ vĩ tuyến 17 trở xuống không có một lực lượng của Công ty vận tải hàng không dân dụng Mỹ hoạt động, ít nhất cũng đến hết tháng 5 năm 1954.

Hội nghị Geneve có vẻ như thiên về khuynh hướng chọn vĩ tuyến 17 làm đường ranh giới giữa hai miền của Việt Nam, chia cắt Việt Nam làm hai phần như đã từng làm ở Triều Tiên.

Soulat giao cho tôi ba nhiệm vụ:

- Chuyển đội máy bay vào căn cứ không quân Đà Nẵng.

- Nghiên cứu những khả năng có thể mở rộng các sân bay ở bản Pha Nốp và Xênô của Lào để C119 có thể hạ cánh.

- Tham gia hỗ trợ tiếp tế hậu cần cho các đơn vị đang đóng quân ở miền Trung Việt Nam và Nam Lào.

Sáng 12 tháng 5, tôi hạ cánh xuống Đà Nẵng. Tôi tới gặp đại tá Rouquette, chỉ huy căn cứ không quân. Ông đã được thông báo về nhiệm vụ của tôi. Tuy vậy, tôi vẫn cứ trình bày sơ lược những yêu cầu tương đối quan trọng: một bãi đỗ rộng vào khoảng vài trăm mét vuông: một loại xăng đặc biệt 115/145 ít sử dụng trong lực lượng không quân Pháp; một lượng dự trữ dồi dào nước tinh khiết rất cần phải có. Chính yêu cầu này đã nảy sinh vấn đề. Nhưng tôi vẫn tiếp tục ra bản liệt kê các nhu cầu.

Chúng tôi cần rất nhiều phòng ngủ. Các nhân viên dân sự Mỹ và các sĩ quan Pháp có thể ngủ ở các khách sạn ngoài phố nhưng các hạ sĩ quan buộc phải ở ngay tại căn cứ. Tôi biết, họ không muốn sống chung với những người không thuộc cùng một đơn vị. Những yêu cầu này không phải dễ giải quyết.

Về vấn đề hàng hóa vận chuyển tôi phải làm việc với Bộ tư lệnh lục quân.

Tôi lập tức đến các cơ quan tác chiến. Một vấn đề cần kíp đang đặt ra. Đó là các máy bay C119 phải sẵn sàng chở quân tới các vị trí mới. Số máy bay Dakota không đủ sức làm việc này.

Sau bữa ăn trưa vội vàng, tôi đáp máy bay đi tìm hiểu các bãi thả dù. Tôi thừa nhận, bãi thả ở

bản Pha Nốp bên Lào quá hẹp, nếu C119 vứt các bó dây thép gai từ trên cao, để cho rơi tự do xuống đất thì sẽ gây nguy hiểm lớn cho người ở xung quanh sân bay.

Tôi thấy cần phải thông báo cho lính mặt đất. Nhưng hỡi ôi, sân bay ở đây cũng quá nhỏ bé, máy bay Packet của tôi không thể hạ cánh.

Sau khi quay trở về Đà Nẵng, tôi tới gặp một sĩ quan lục quân cấp cao, nói rõ tôi cần trực tiếp gặp chỉ huy đơn vị đang đóng quân tại Pha Nốp để thảo luận việc mở rộng sân bãi. Ông trả lời, vấn đề này không khó khăn gì, và đã lệnh cho một chiếc Beaver thuộc loại máy bay nhỏ, có thể hạ cánh ngay trên đồng cỏ đưa tôi đi bản Pha Nốp.

Sáng hôm sau, 13 tháng 5, thiếu tá Martin, chỉ huy đội máy bay liên lạc thân hành dẫn tôi đi. Chiếc Beaver của ông đã hạ cánh xuống bản Pha Nốp rồi lại hạ cánh xuống Xênô. Tôi đã trình bày kỹ với các sĩ quan bộ binh về việc bảo đảm an toàn cho máy bay hạ cánh. Nhưng họ cho rằng yêu cầu của tôi đòi phải có đường băng dài bẩy trăm mét, rộng ba trăm mét, với các đường trục thả dù là quá đáng. Tôi phải nhấn mạnh nhiều đến các sự cố nguy hiểm gây tai họa cho những người dưới đất. Trên thực tế, ngay sau khi đã tiến hành các biện pháp phòng ngừa, trong chuyến thả dù đầu tiên đã có một lính bộ binh bị chết vì bó dây thép gai rơi trúng đầu.

Sau khi trở về căn cứ, tôi lập tức gửi báo cáo tường trình tới đại tá Nicot. Tôi đã hoàn thành chỉ thị của ông.

Ngày 14 tháng 5, có bốn kíp bay và một số quân nhân Mỹ làm công tác sửa chữa, bảo dưỡng C119 tới căn cứ Đà Nẵng. Như vậy là đội bay của tôi gồm năm chiếc Packet mang số 143, 183, 543, 572... và một số nào đó tôi đã quên mất. Soulat ở lại Cát Bi với bảy đội phi hành người Mỹ.

Tiếp đó là các phương tiện hậu cần trong đó có một loại xe Jeep và xe tải. Những thứ này tới Đà Nẵng trong khi tôi đang bay đi công tác. Sĩ quan phụ trách cơ sở hậu cần tới chậm, vào lúc tôi đã trở về. Anh đưa tôi ký giấy biên nhận các mặt hàng ngay trên bãi đỗ máy bay. Tôi đưa anh lên làm việc trong khoang lái của chiếc C119, còn tiện nghi hơn phòng làm việc của tôi trong căn cứ Đà Nẵng.

Tôi đã ký xong các giấy tờ. Viên sĩ quan bước ra khỏi máy bay. Lúc đó anh mới biết chiếc xe Jeep của anh đã biến mất. Mọi người phóng xe đi khắp các ngả để tìm kiếm nhưng không thấy. Tôi đành tự lái xe, đưa viên sĩ quan này về nơi ở của anh.

Sau đó, chiếc xe Jeep bị đánh cắp đã được phát hiện đang nằm trong tay một hạ sĩ quan Mỹ.

Sau nhiều lần thay đổi xe cộ, tôi được một người bạn trong lục quân tặng một chiếc xe Jeep đặc biệt, rất dễ nhận dạng. Nhưng ít lâu sau, chiếc xe Jeep này được phát hiện là của một đại tá bác sĩ quân y vừa khai báo đã bị mất cắp.

Tôi liền viết một bản tường trình gửi viên đại úy đang cai quản đám "cao bồi" Mỹ. Tôi yêu cầu ông ta giải thích cho binh lính dưới quyền, đây không phải là xứ Texas, quê hương của bọn cao bồi càn quấy ở Mỹ, và họ phải tuân thủ những luật lệ ở xứ này như các thành viên trong quân đội viễn chinh Pháp.

Tôi cũng nhấn mạnh, yêu cầu ông ta không được nương nhẹ, dung thứ cho bất cứ một người Mỹ nào vi phạm các quy tắc bảo đảm an ninh, nhất là không được la cà trên bãi biển ngoài giờ quy định, vì điều đó rất nguy hiểm, có thể gặp rủi ro, cần cấm ngặt.

Tôi không rõ văn bản của tôi được ông ta đáp ứng như thế nào, nhưng chỉ vài ngày sau, bốn hoặc năm chuyên viên kỹ thuật không quân Mỹ chơi cái trò "mượn tạm" một chiếc xe tải để "đi du lịch" đã bị mất tích, không bao giờ trở về nữa. Trong bản công văn tiếp theo, tôi thống kê có tới bảy trường hợp mất tích tương tự. Về phần ông bạn đồng nghiệp người Mỹ của tôi, tôi nghĩ rằng ông sẽ có thể bị thay thế bằng một sĩ quan phụ trách hộ tịch cho các quân nhân Mỹ ở Đà Nẵng.

Hoạt động của đội bay C119 chúng tôi lúc này vẫn tập trung vào hướng bản Pha Nốp và Xênô. Ngày 22 tháng 5, Soulat tới thăm tôi. Ông cho biết, cả ông lẫn tôi sắp phải chuyển công tác.

Vài ngày sau, toàn thể đội bay C119 ở Đà Nẵng được đặt dưới sự chỉ huy của đại úy Dompnier.

Ngày 27 tháng 5, tôi về tới Nha Trang. Tôi không trở lại đơn vị cũ. Ngay khi vừa trở lại căn cứ này, tôi được báo, thẻ bay của tôi không còn hiệu lực nữa. Một y tá đề nghị tôi tới ngay phòng kiểm tra sức khỏe cho các nhân viên phi hành đặt tại Sài Gòn. Trưởng phòng tác chiến giới thiệu tôi với một trưởng phi cơ phụ trách một biên đội, để tôi thử điều khiển trở lại loại máy bay C47 mà tôi đã bỏ không lái từ sáu tháng nay. Sau những gì tôi đã trải qua, sau tất cả những hoạt động nghiệp vụ mà tôi đã tiến hành, sau một loạt khó khăn mà tôi đã vượt được, một lần nữa tôi đã chứng minh mình chưa bỏ rơi tay nghề trên chiếc C47.

Tại Đà Nẵng, hoạt động của đội C119 phát triển theo chiều hướng cổ điển hơn. Máy bay của chúng tôi được sử dụng vào việc vận chuyển giữa các trung tâm dân cư, chủ yếu là nối liền Hà Nội - Đà Nẵng - Sài Gòn.

Sau ngày 23 tháng 8 năm 1954, những chiếc C119 Packet rời Việt Nam bay đi Nhật Bản và Philippin. Những con "*Cọp bay*" một lần nữa lại dấn thân vào cuộc phiêu lưu mới.

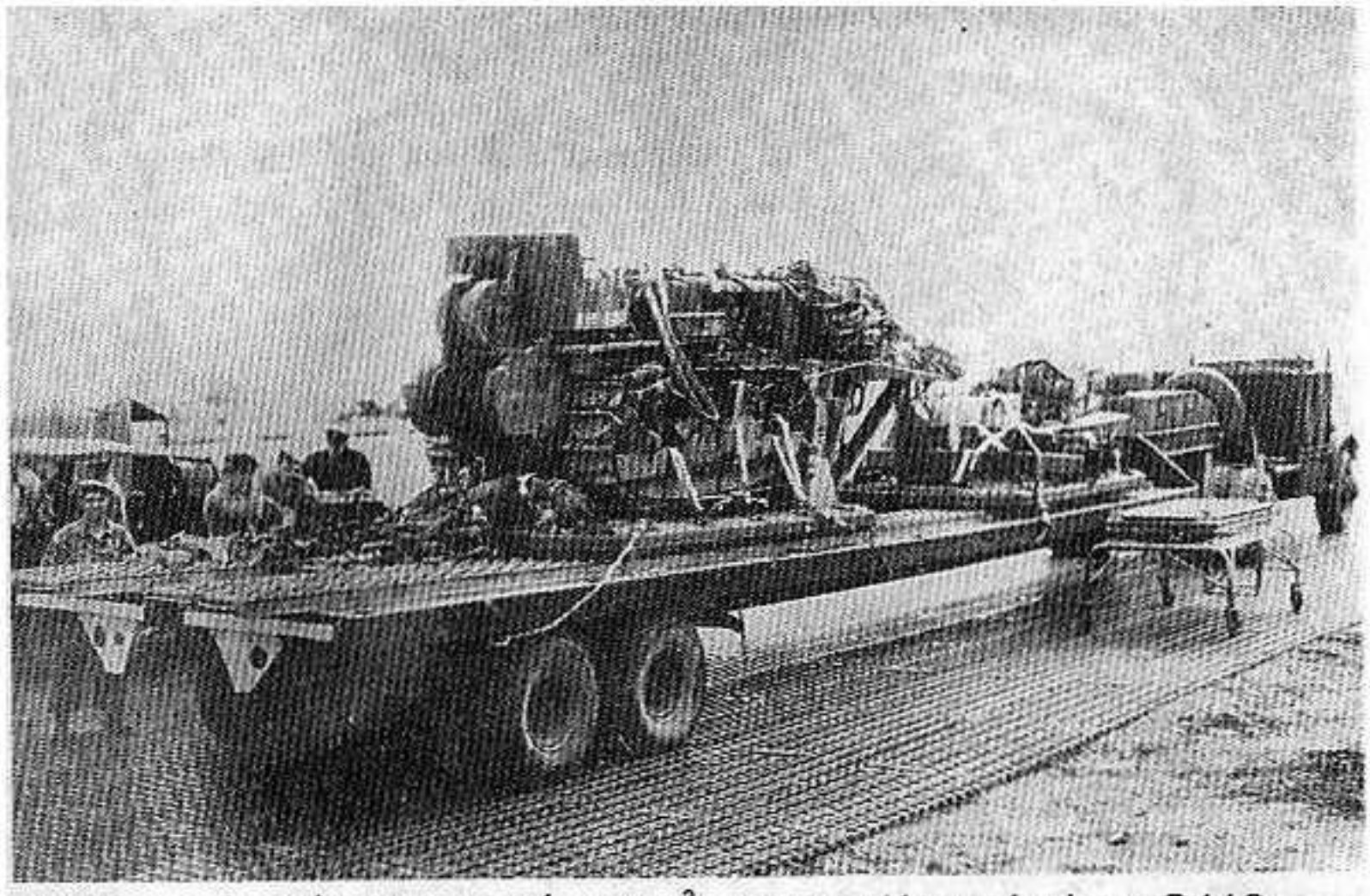
Một buổi tối cuối tháng, khi tôi đang ở trong căn cứ không quân Tân Sơn Nhất, một sĩ quan, trưởng điều hành phi vụ của đội "*Cọp bay*" Mỹ đã đến tận phòng tôi, chào từ biệt. Trải qua một thời

gian dài giao lưu không phải luôn luôn dễ dàng, thoải mái, tôi cảm thấy một tình cảm tín nhiệm lẫn nhau đã nảy nở giữa chúng tôi và họ.

*

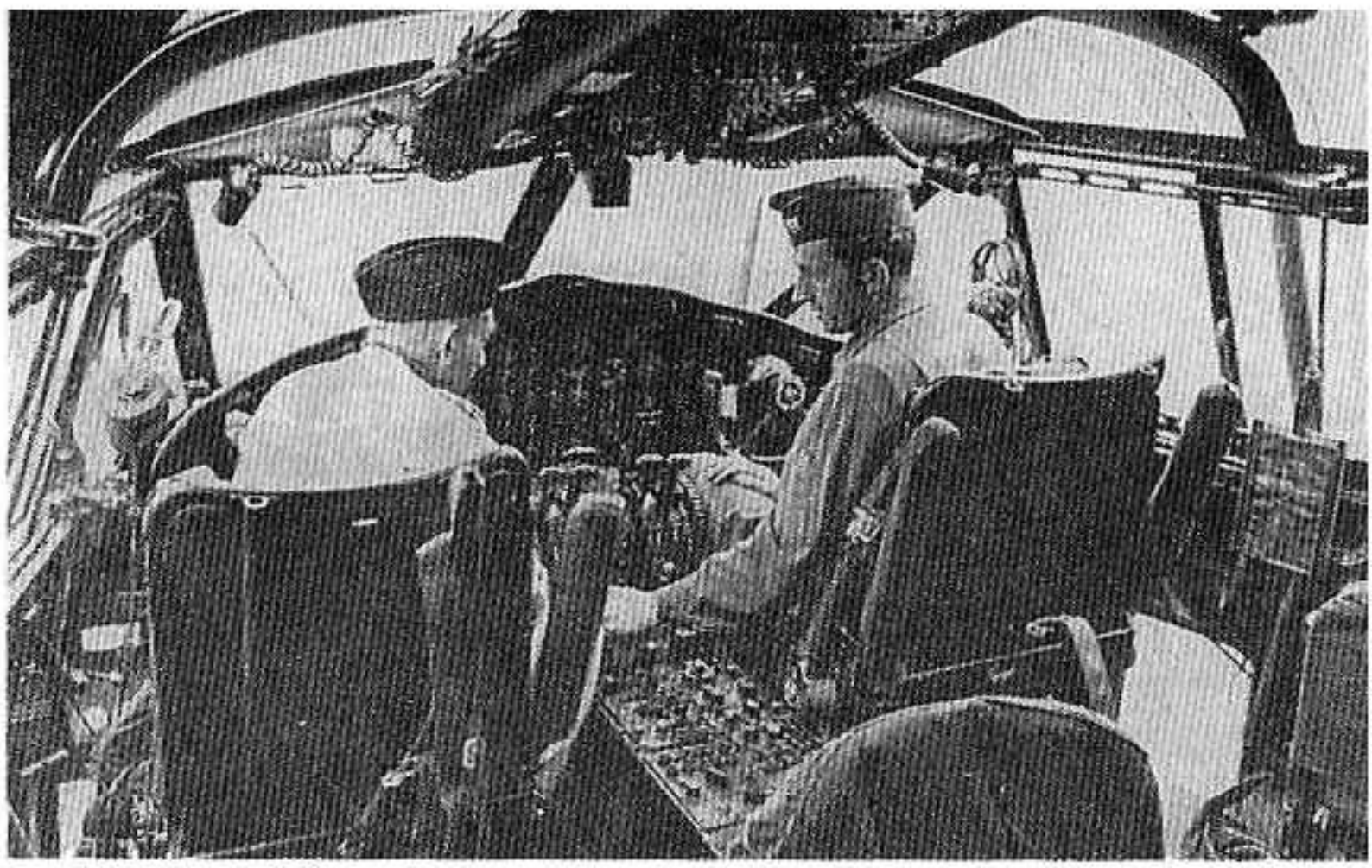
Trong tập hồi ức này, tôi không tìm cách kiện toàn bằng đầy đủ các tư liệu, cũng không có ý định dựng lại toàn bộ cuộc chiến đã lùi xa nhiều năm. Tôi chỉ muốn giới thiệu với người đọc cuộc sống của đội máy bay Packet và những điều kiện mà các nhân viên phi hành đã trải qua trong những diễn biến bi thảm mà họ đã hòa mình trong đó.

PHỤ LỤC ẢNH



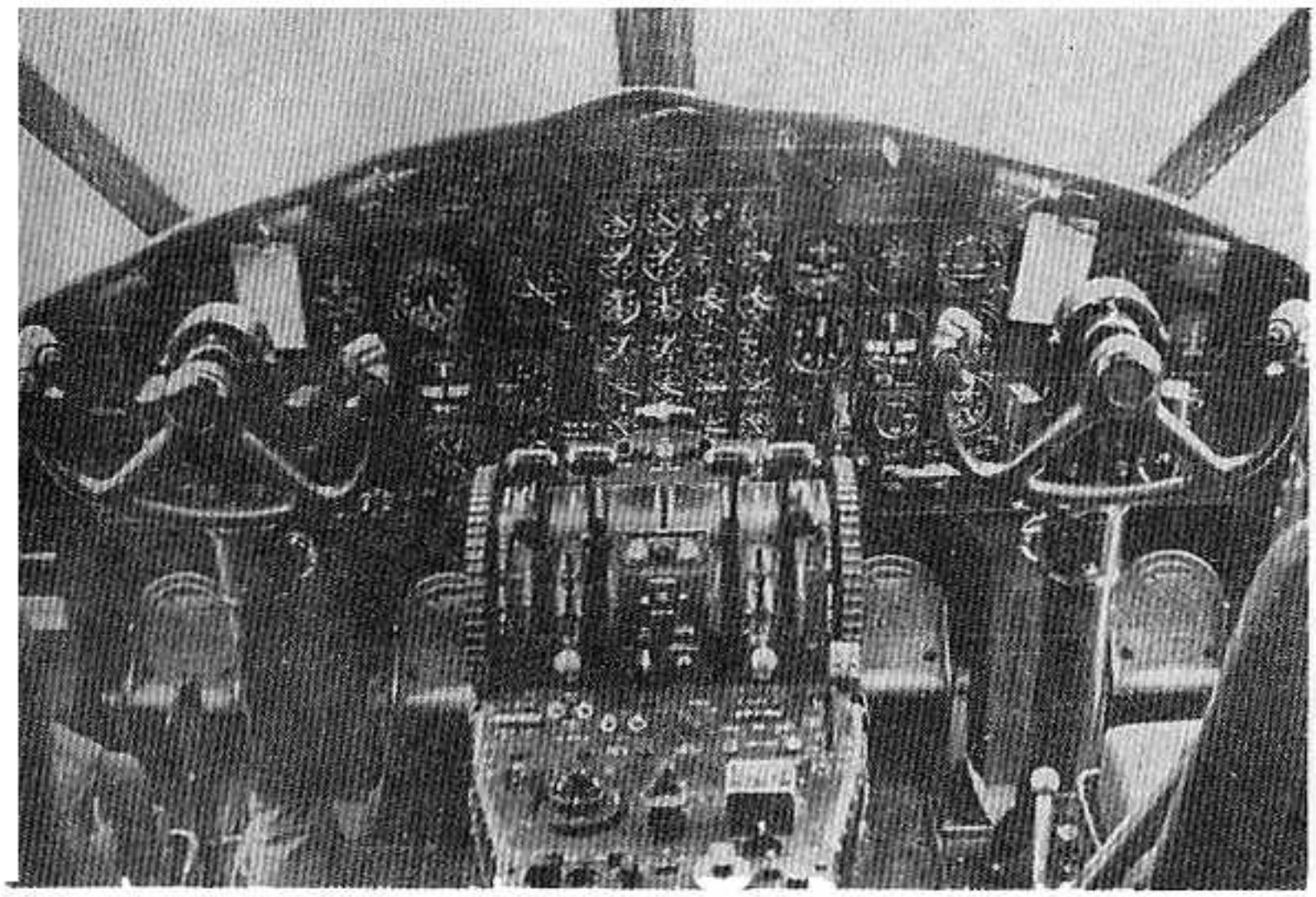
Chiếc xe ủi đất nặng 6 tấn chuẩn bị đưa lên máy bay C119 (sau khi thả xuống Mường Thanh bị vỡ tan).

Máy bay C119 mở cửa phía sau đón nhận hàng.

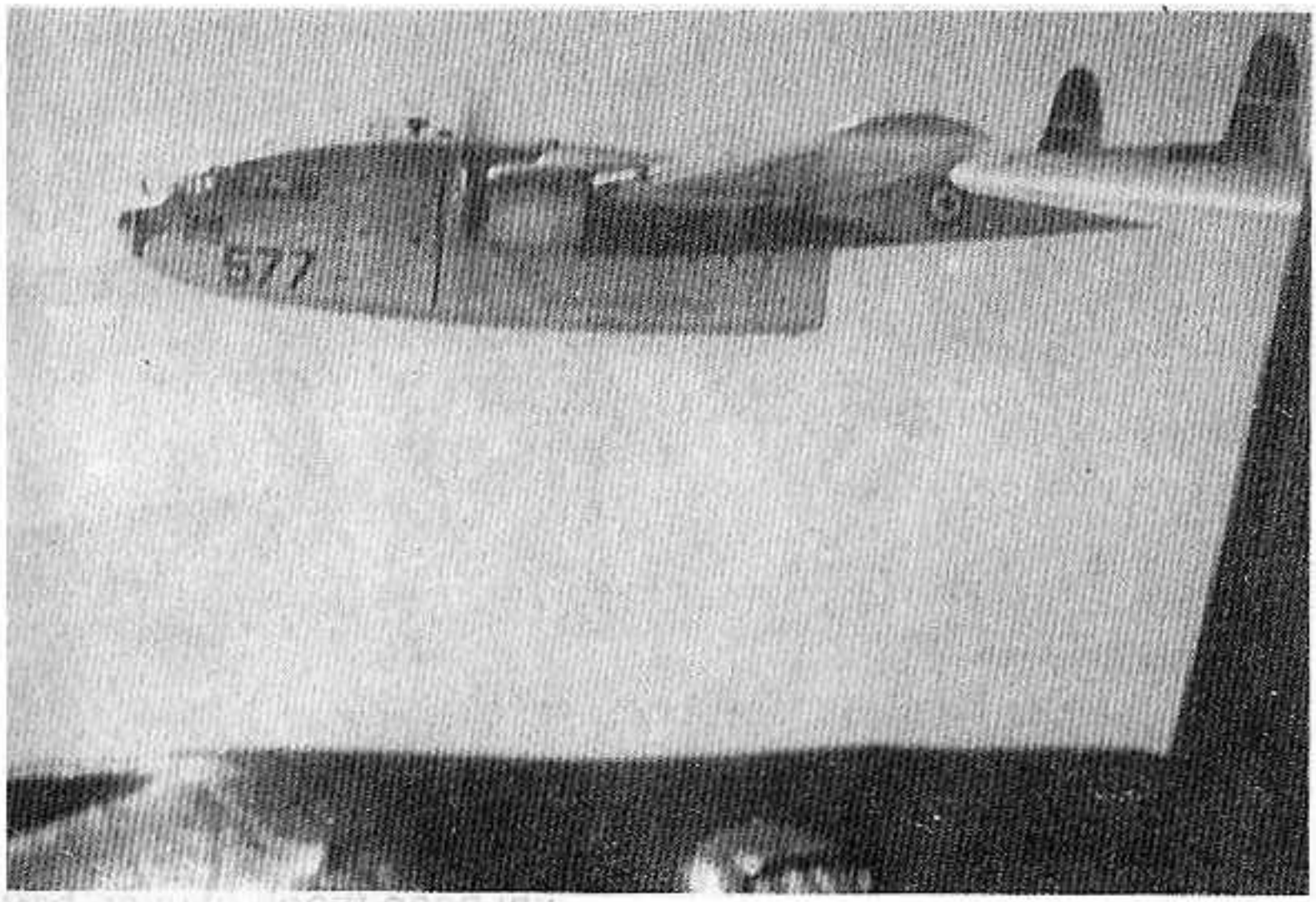


Huấn luyện viên người Mỹ (bên trái) bay kèm phi công Pháp trên máy bay C119.

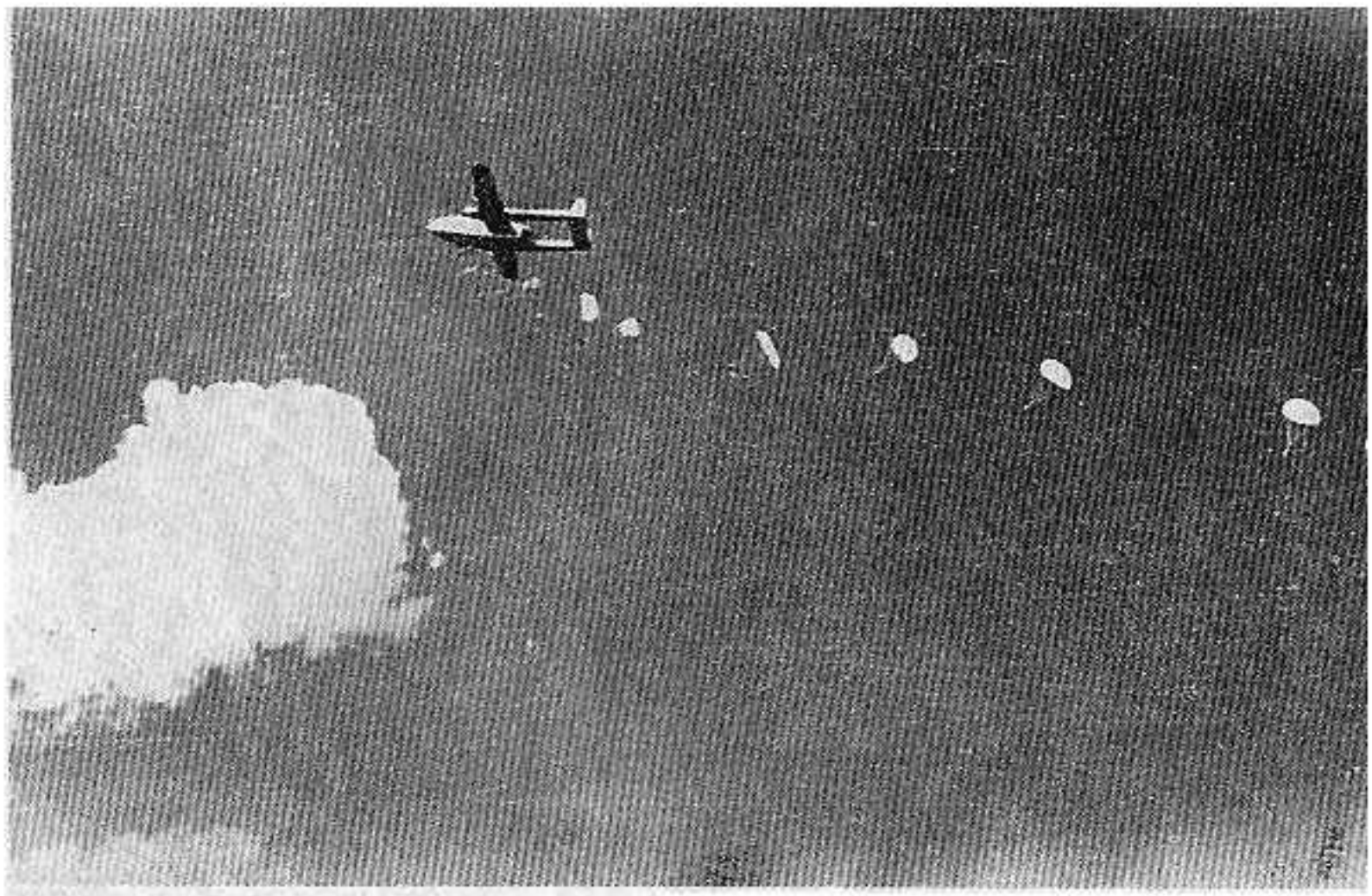
Các phi công nằm chờ lệnh bay.



Bảng điều khiển trong buồng lái C119.



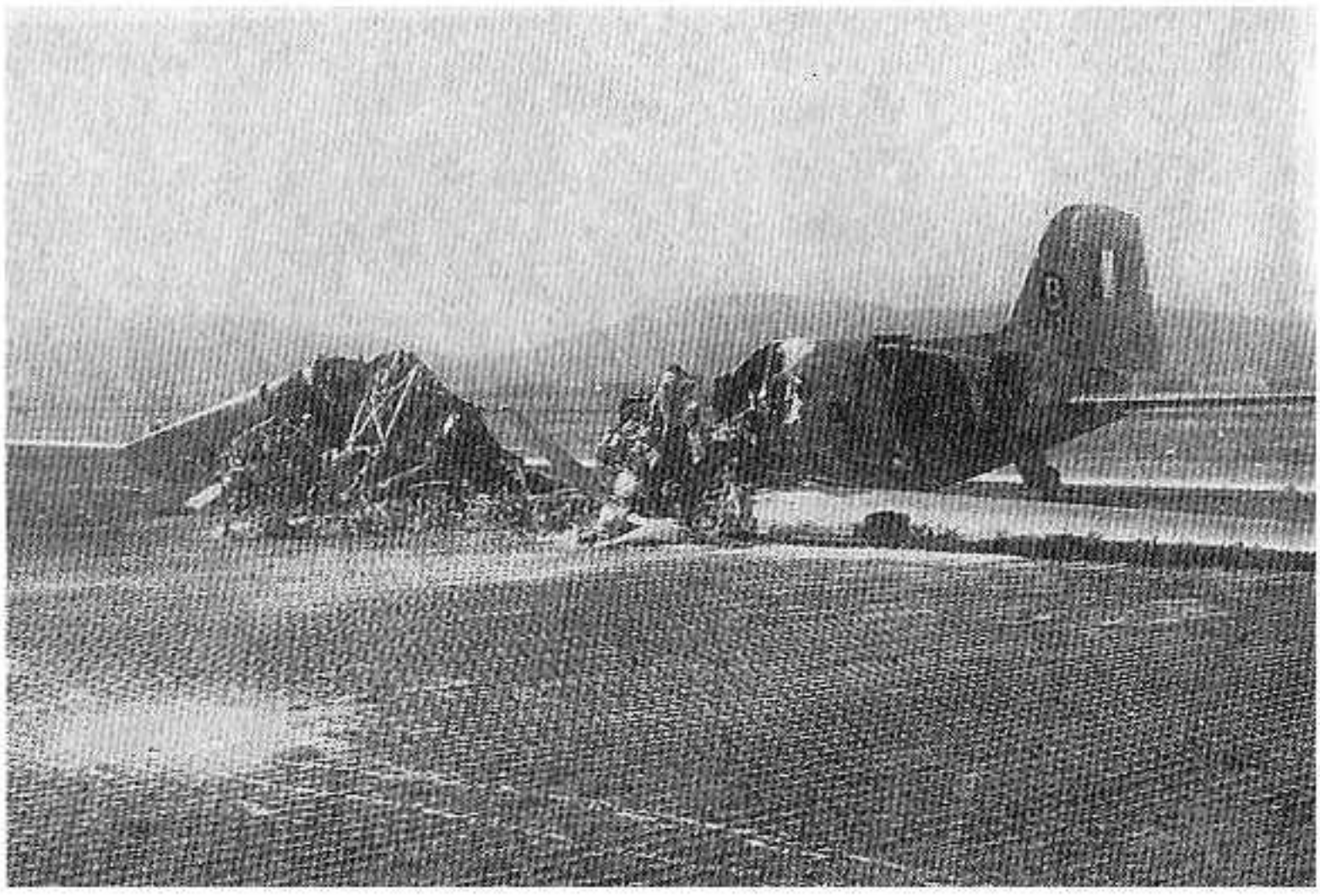
Máy bay C119 số hiệu 577.



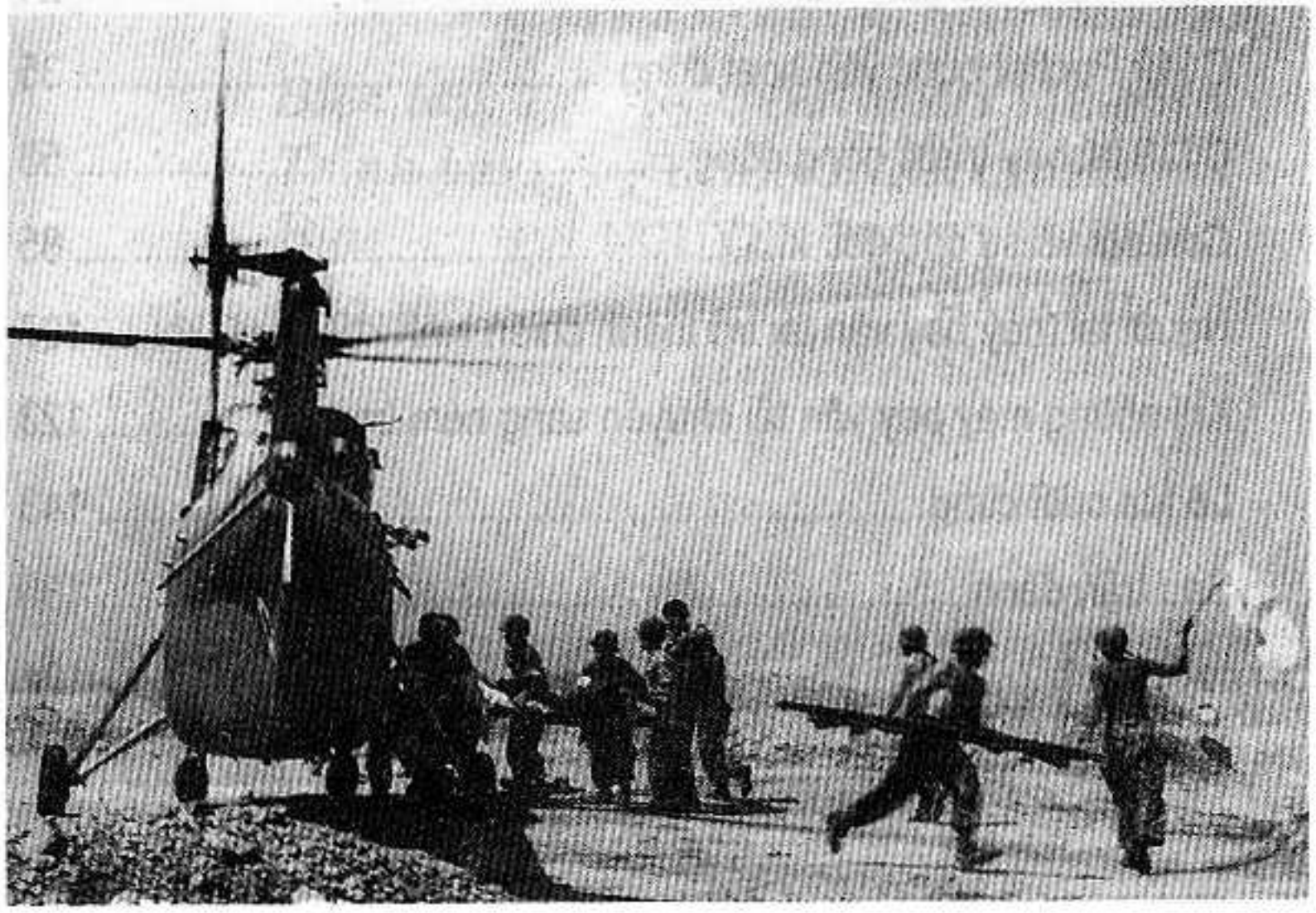
Máy bay C119 thả dù tiếp tế.

Marc Bertin ký giấy chứng nhận sau khi hoàn thành chuyến bay.

Lính Pháp nhảy dù xuống Mường Thanh.



Máy bay Dakota C47 bị phá hủy trong đêm 31-1-1954 tại Đồ Sơn - Hải Phòng.



Máy bay lên thẳng di tản lính bị thương.

MỤC LỤC

Trang

Lời giới thiệu 5

Lời tác giả 7

Ngày "N" 11

Nguồn gốc của máy bay C119 24

C119 Packet bước vào hoạt động 35

C119 lại bay trước họng súng 58

Cơn sốt và sự chờ đợi 85

Người lái máy bay vận tải trở thành chiến binh không vũ khí 107

Khi những máy bay vận tải chuyển sang ném bom 123

Lò lửa cuối cùng 143

Sau trận đánh 185

Lời cuối sách 191

Phụ lục ảnh 198

MÁY BAY MỸ
TRÊN VÙNG TRỜI ĐIỆN BIÊN PHỦ

Chịu trách nhiệm xuất bản
TRẦN DIỄN

Biên tập: NGUYỄN THÙY LIÊN
Trình bày: KHỔNG VĂN CHIẾN
Bìa: NGUYỄN TRỌNG KIÊN
Sửa in: HÀ ĐIỆP

Tổng phát hành
Công ty Văn hoá Phương Nam
160/12-14 Đội Cung, Phường 9, Quận 11, TP. HCM
ĐT: 8558504 - 8589592 * Fax: 8588908
Nhà sách Tiền Phong 175 Nguyễn Thái Học,
Hà Nội * ĐT: 7.336235 * Fax: 7.336236
Nhà sách Phương Nam 113 Nguyễn Chí Thanh,
Đà Nẵng * ĐT, Fax: (05-11) 8 21470
Hội An thư quán 06 Nguyễn Thị Minh Khai,
TX Hội An * ĐT: (05-10) 9 16272 * Fax: 9.16271
Nhà sách Phương Nam 06 Hoà Bình,
TP Cần Thơ * ĐT: (071) 8 13436 * Fax: (071) 8 13437

In 1.000 cuốn khổ 13x19 cm tại Xí nghiệp in Sơn La. Giấy chấp nhận đăng ký kế hoạch xuất bản số 23/1523-CXB. In xong và nộp lưu chiểu quý I năm 2004.

MÁY BAY MỸ TRÊN VÙNG TRỜI ĐIỆN BIÊN PHỦ

PNC
PHUONG NAM CORP.

Giá: 24.000 đ